

令和8年10月22日
令和8年度 北海道運輸局自動車事故防止セミナー

事業用自動車総合安全プラン2030 取組の最新状況について

国土交通省 物流・自動車局
安全政策課 安全監理係長
植野 理



1. 最近の事故発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2030
3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

1. 最近の事故発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2030

3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて

(1) 健康状態に起因する事故報告の状況

(2) 健康管理に関する取り組み

(3) 健康管理に関する規制の強化

4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について

5. ICTの活用による運行管理の高度化について

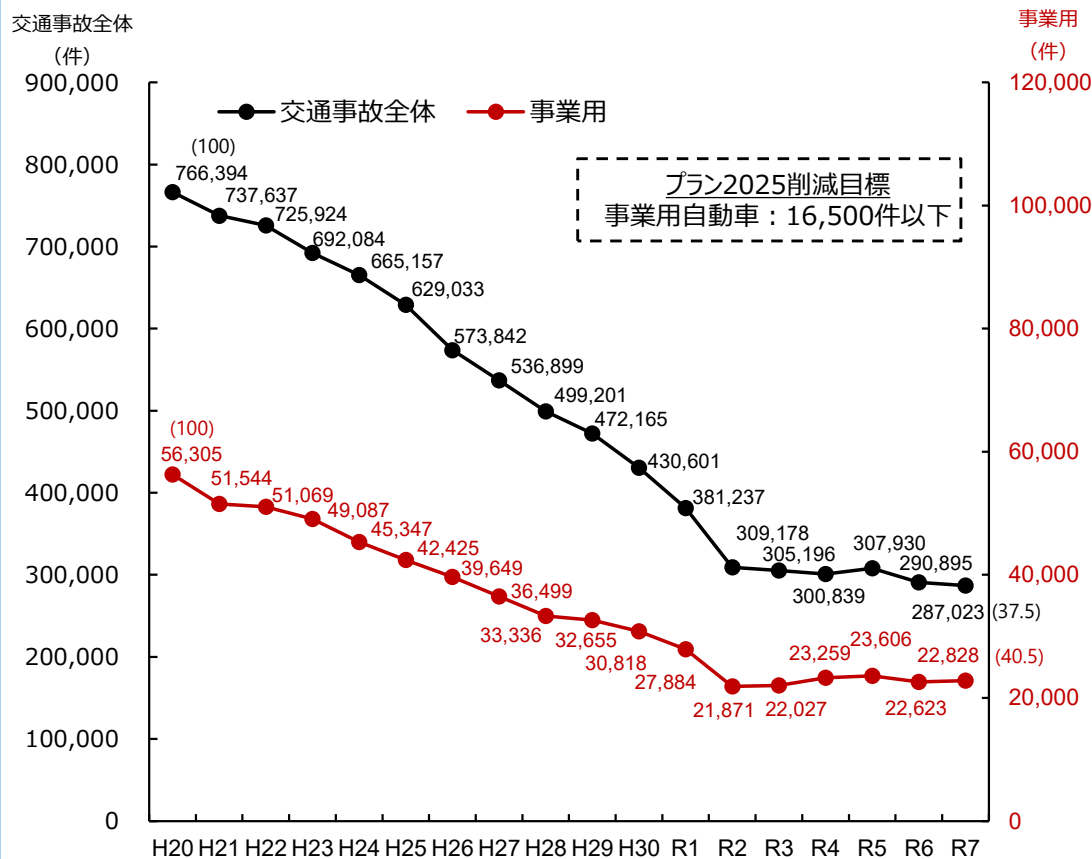
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

事業用自動車による交通事故件数の推移

- 令和7年中に発生した交通事故全体の件数(人身事故件数)は287,023件、そのうち、事業用自動車の交通事故件数※¹は22,828件であった。 ※¹ 事業用自動車が第一当事者である人身事故件数
- 令和元年※²と比較して令和7年の交通事故件数は軽貨物以外の全モードにおいて減少している。

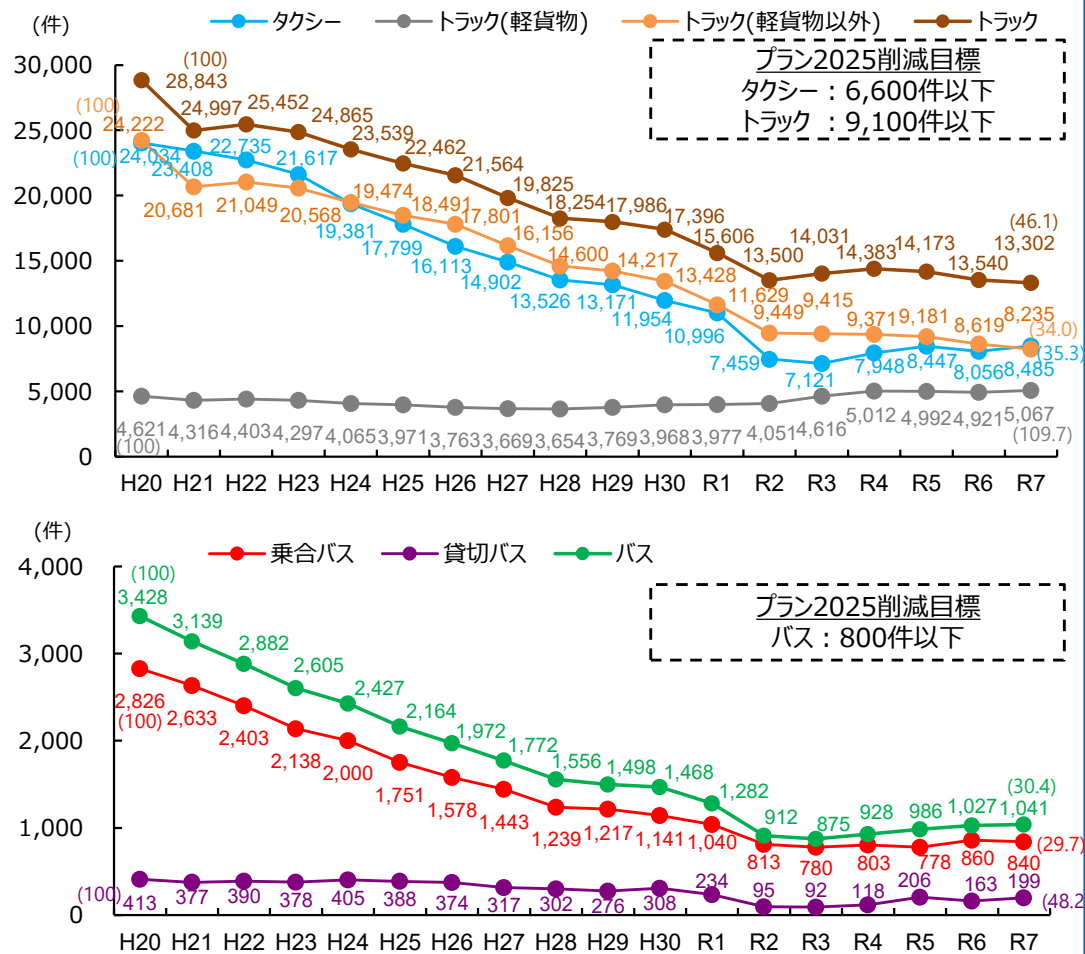
※² プラン2025より前の年であって、コロナ禍の影響がなかった直近の年

交通事故全体と事業用自動車の交通事故の推移



出典：警察庁「令和7年中の交通事故の発生状況」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故の推移

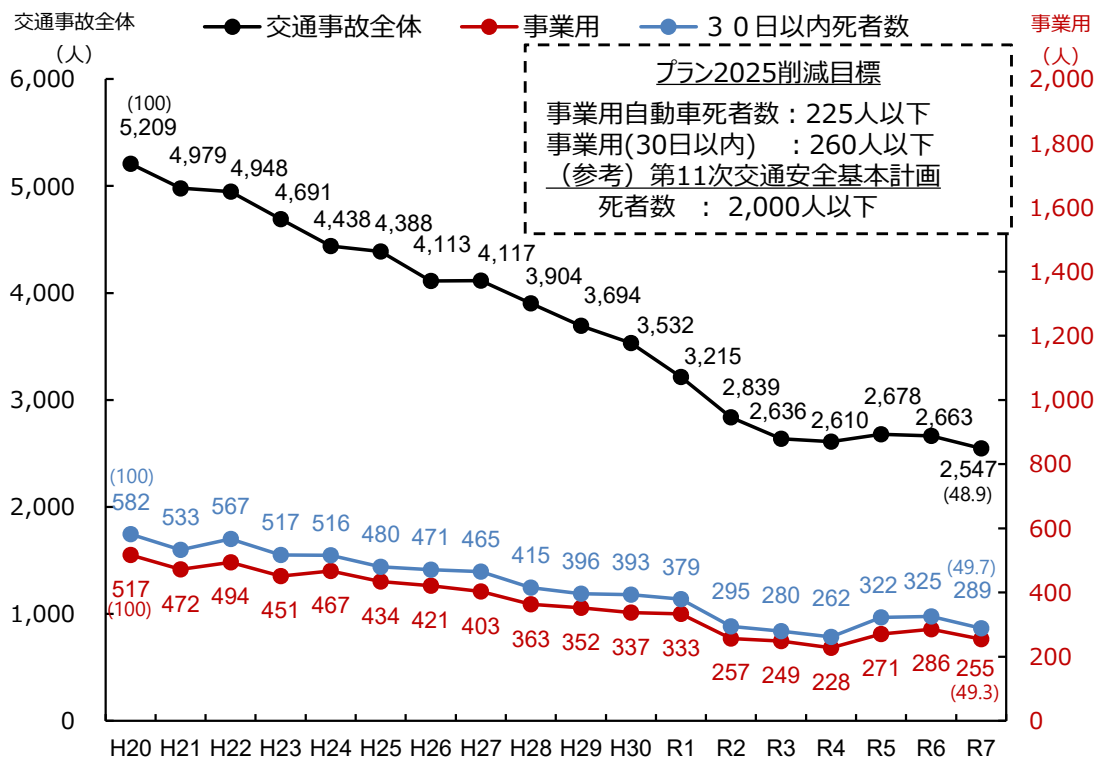


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車による交通事故死者数の推移

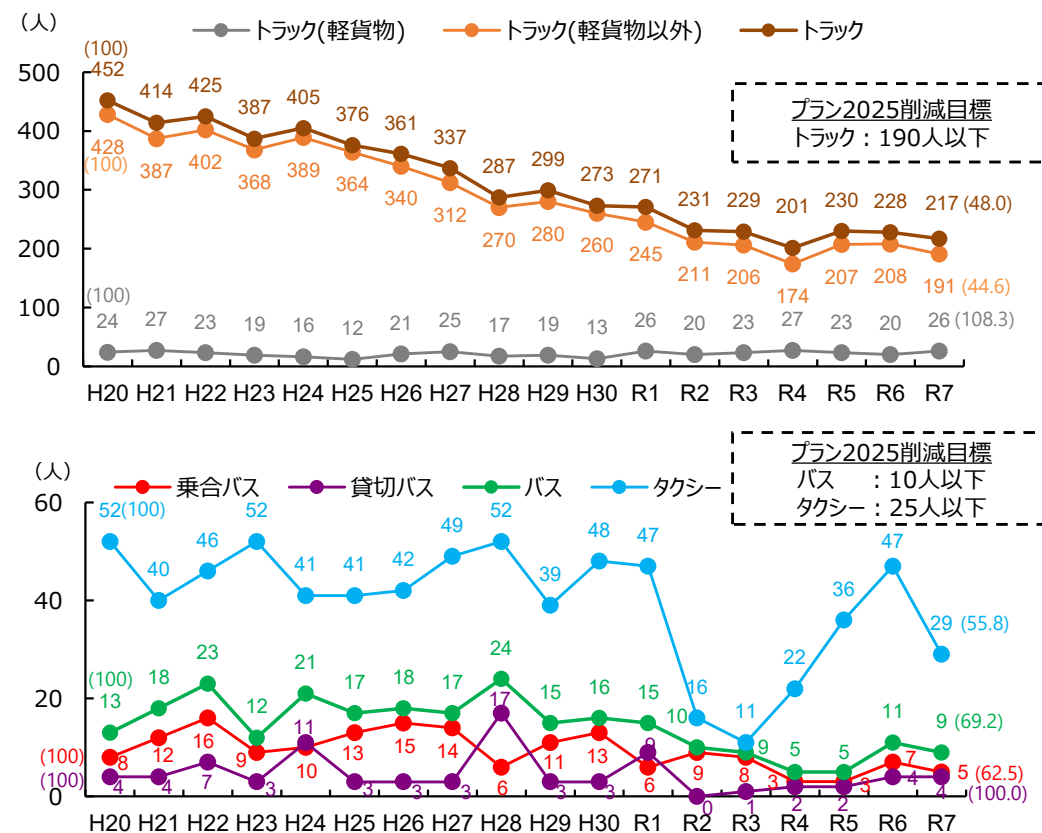
- 令和7年中に発生した交通事故全体の死者数は2,547人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故死者数は255人(前年比31人減)であった。
- 令和元年と比較して令和7年の交通事故死者数は、軽貨物以外の全モードにおいて減少している。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故死者数の推移



出典：警察庁「令和7年中の交通事故の発生状況」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故死者数の推移

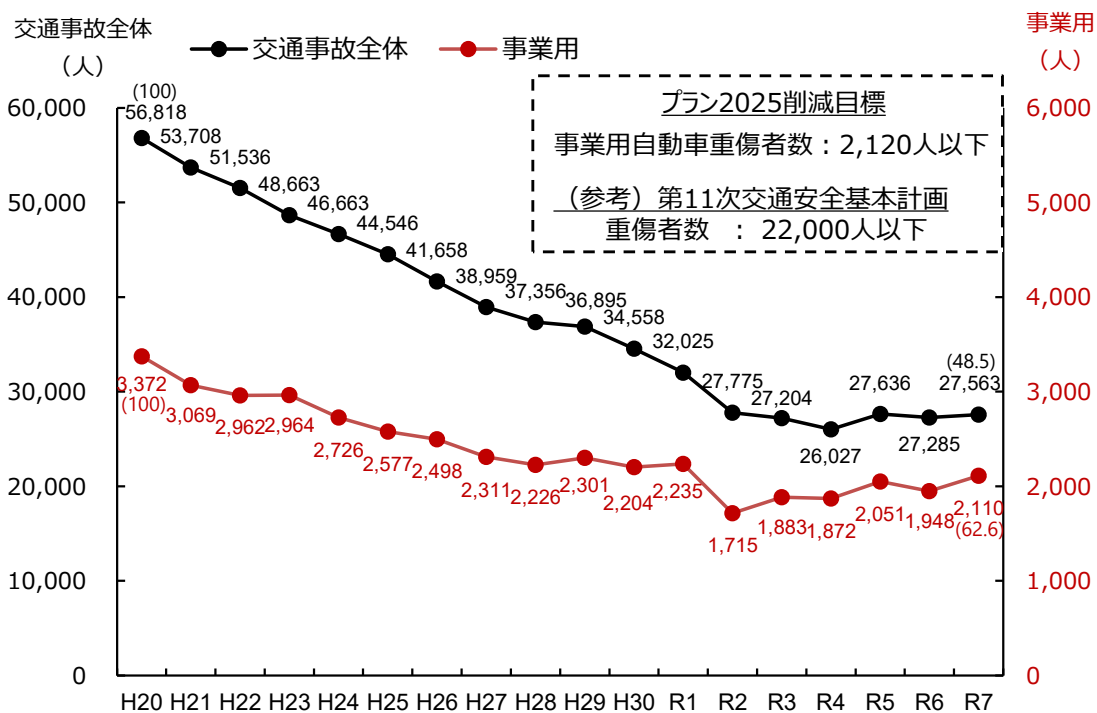


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

事業用自動車による交通事故重傷者数の推移

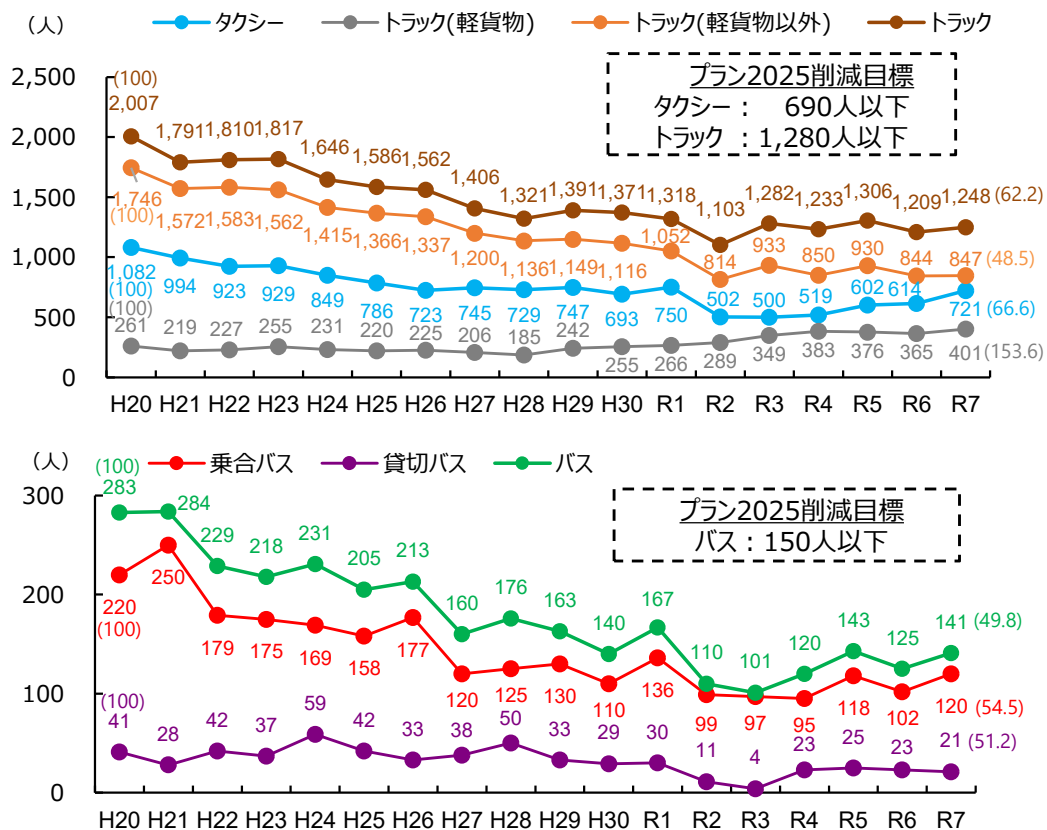
- 令和7年中に発生した交通事故全体の重傷者数は27,563人であり、そのうち、事業用自動車の交通事故重傷者数は2,110人（前年比162人増）であった。
- 令和元年と比較して令和7年の交通事故重傷者数は軽貨物以外の全モードにおいて減少している。

交通事故全体と事業用自動車の交通事故重傷者数の推移



出典：警察庁「令和7年中の交通事故の発生状況」
(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

各モードの交通事故重傷者数の推移



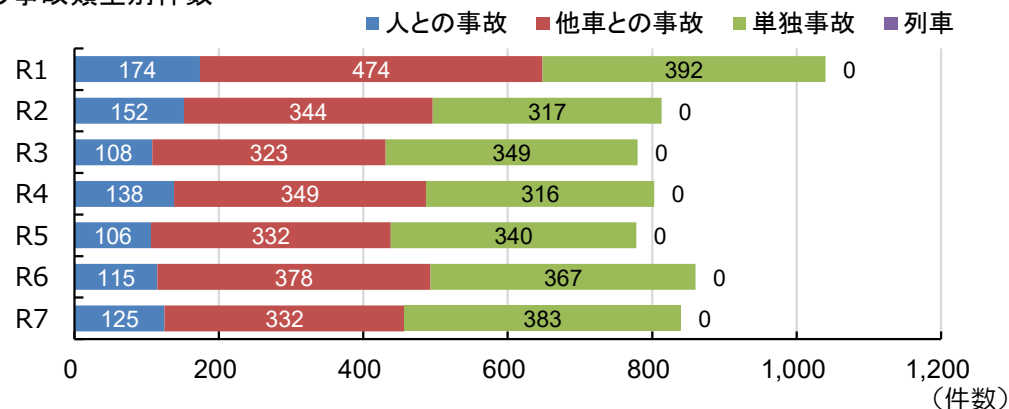
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(乗合バス)

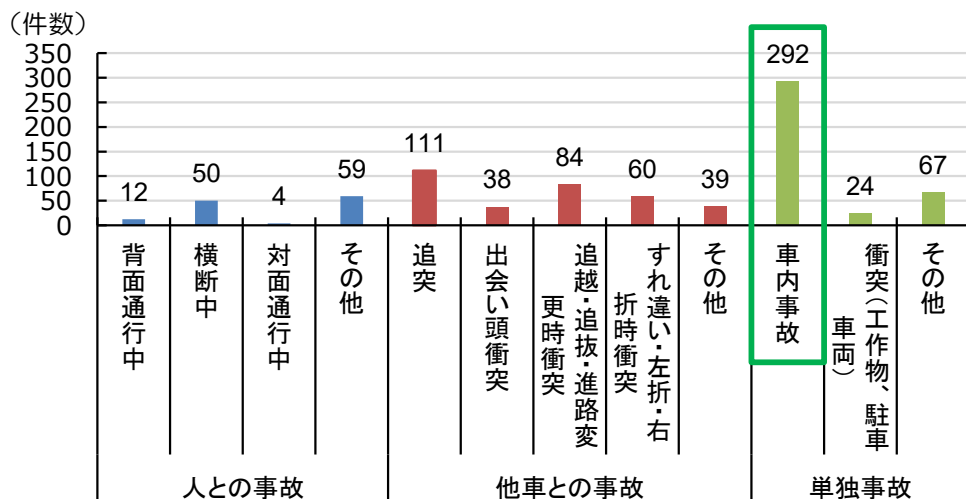
- 乗合バスの事故類型としては、「車内事故」が全体の約3割強にあたる292件発生しており、最多。ただし、車内事故による死亡事故は発生していない。
- 乗合バスの死亡事故類型としては、「横断中」などの人との事故が多い。

乗合バスの事故類型

○事故類型別件数

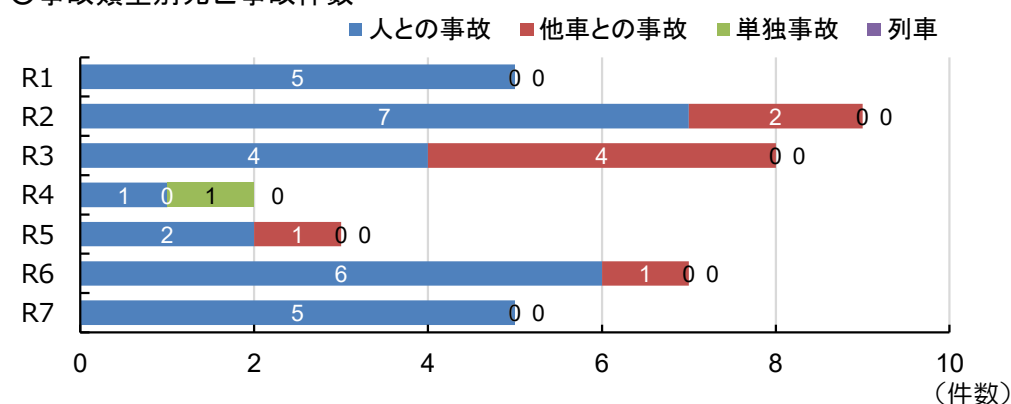


○令和7年事故類型別事故件数の内訳

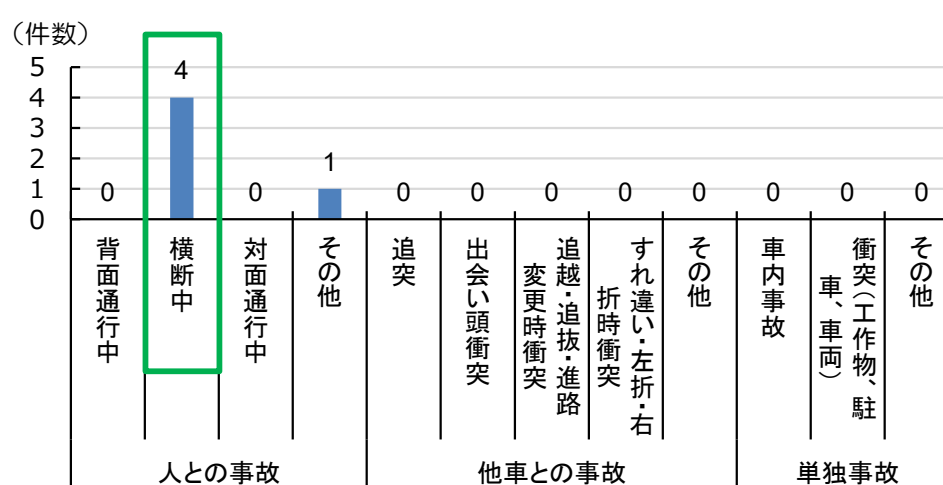


乗合バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和7年事故類型別死亡事故件数の内訳

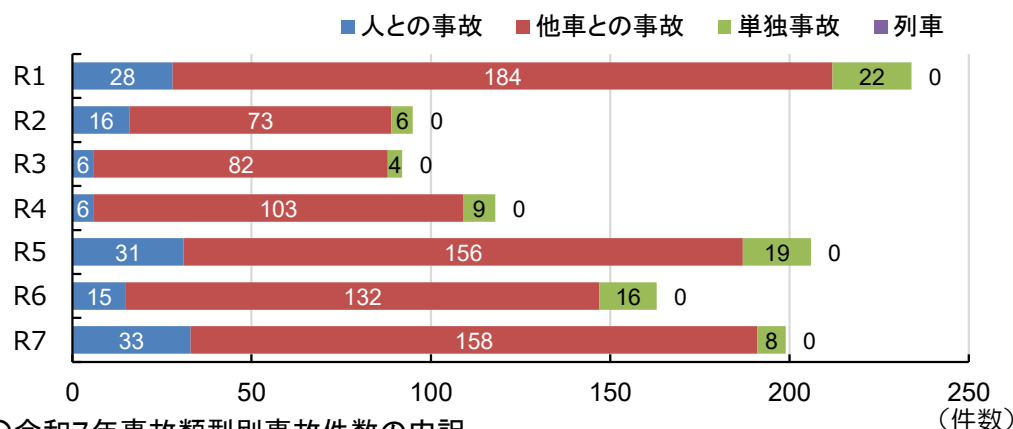


業態別の特徴的な事故(貸切バス)

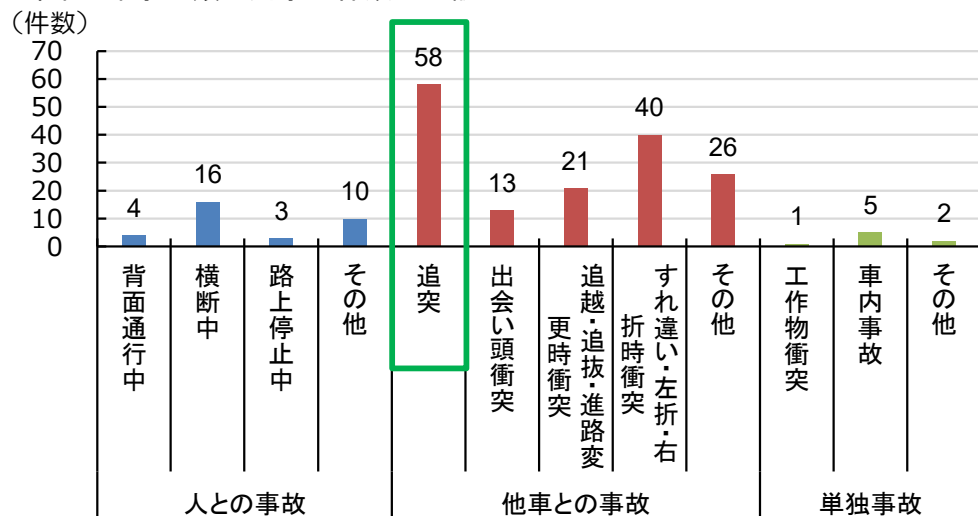
- 貸切バスの事故類型としては、「追突」が全体の約3割にあたる58件発生しており、最多。ただし、追突による死亡事故は発生していない。
- 貸切バスの死亡事故類型としては、他車との事故のが多い。

貸切バスの事故類型

○事故類型別件数

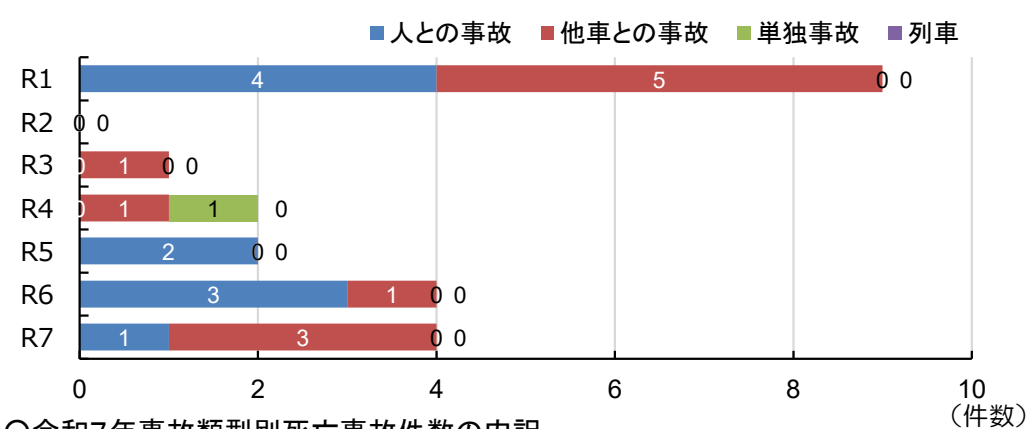


○令和7年事故類型別事故件数の内訳

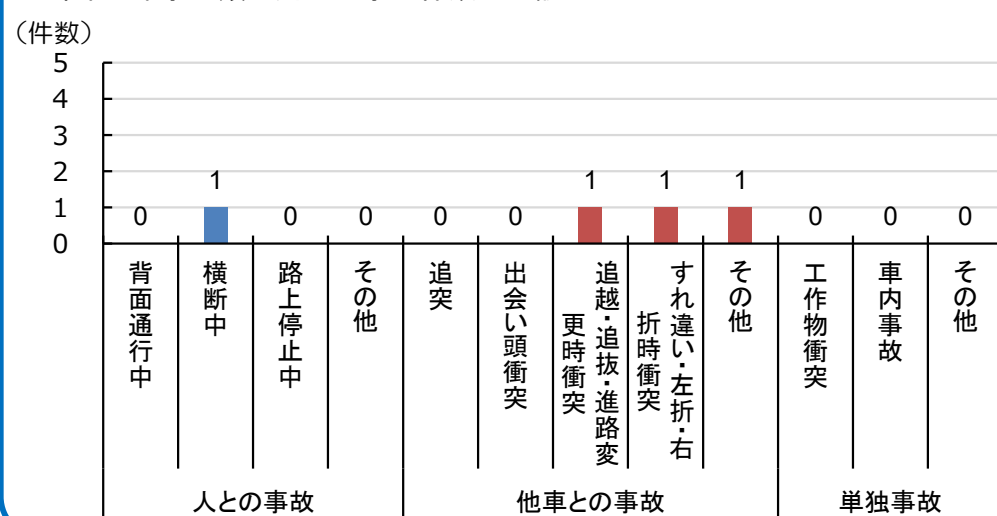


貸切バスの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数



○令和7年事故類型別死亡事故件数の内訳



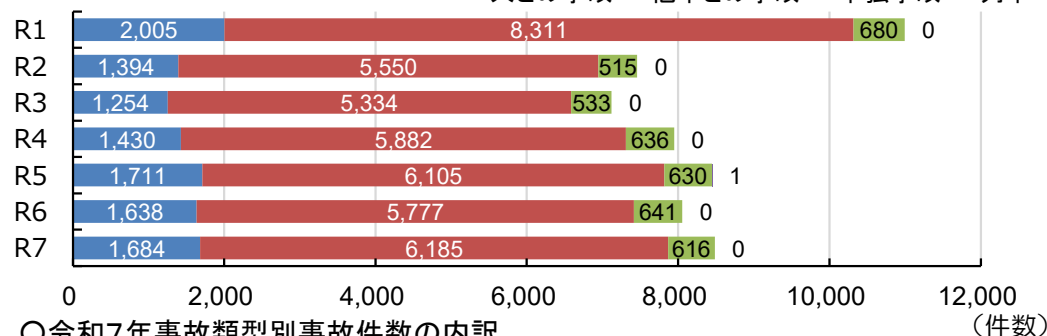
業態別の特徴的な事故(タクシー)

- タクシーの事故類型としては、「出会い頭衝突」、「追突」の順に多い。「出会い頭衝突」、「追突」による死亡事故も3件発生している。
- タクシーの死亡事故類型としては、人との事故、特に「路上横臥中」が最も多い。

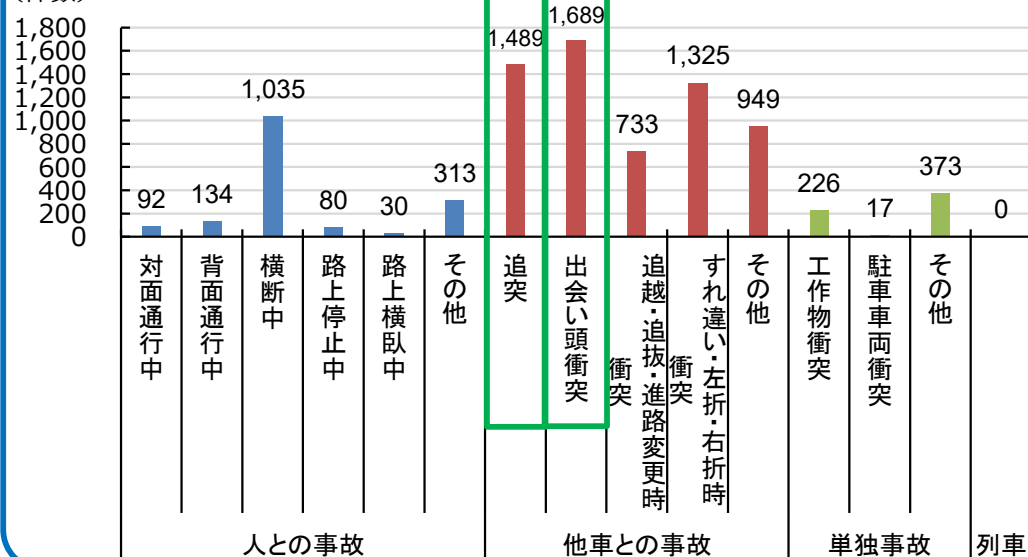
タクシーの事故類型

○事故類型別件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故 ■列車



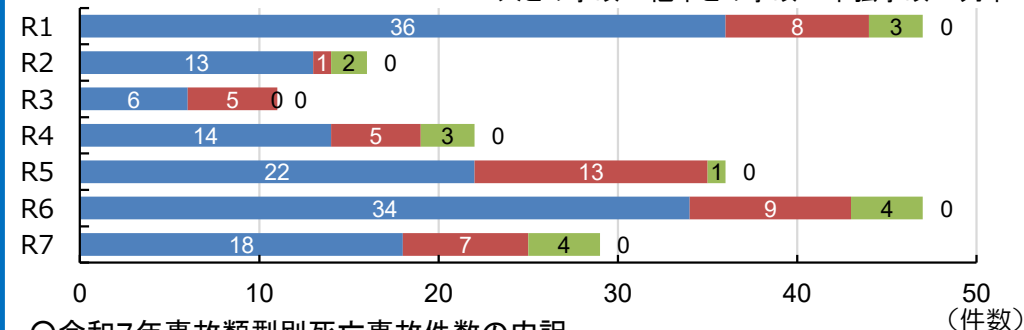
○令和7年事故類型別事故件数の内訳
(件数)



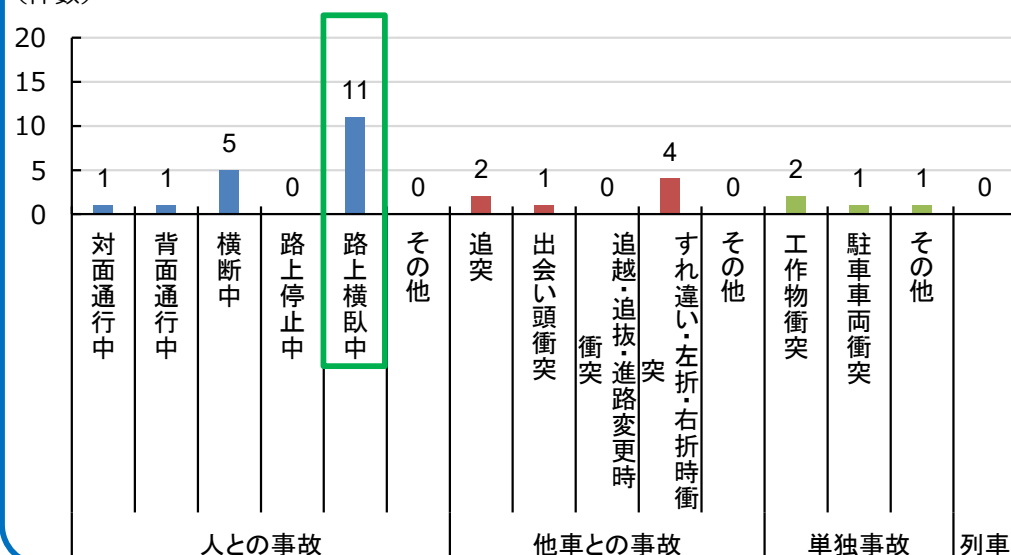
タクシーの死亡事故類型

○事故類型別死亡事故件数

■人との事故 ■他車との事故 ■単独事故 ■列車



○令和7年事故類型別死亡事故件数の内訳
(件数)



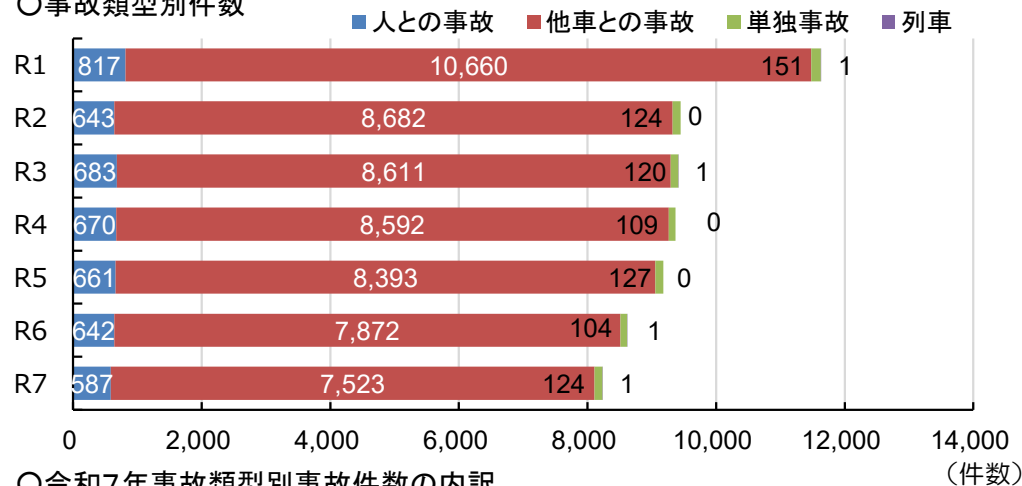
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(軽貨物以外のトラック)

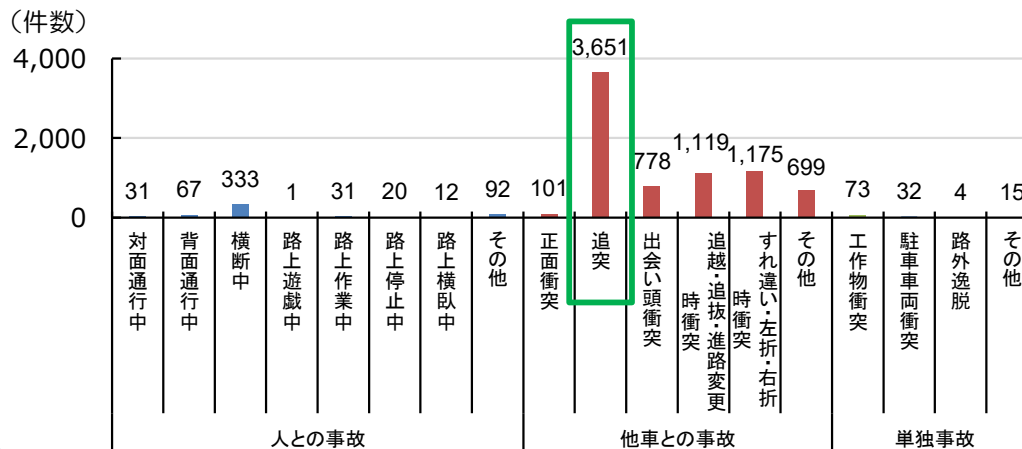
- 軽貨物以外のトラックの事故類型としては、「**追突**」が全体の約4割強にあたる3,651件発生しており、最多。追突による**死亡事故も32件発生**している。
- 軽貨物以外のトラックの死亡事故事故類型としては、「**横断中**」の人との事故、「**追突**」の他車との事故が多い。

軽貨物以外のトラックの事故類型

○事故類型別件数

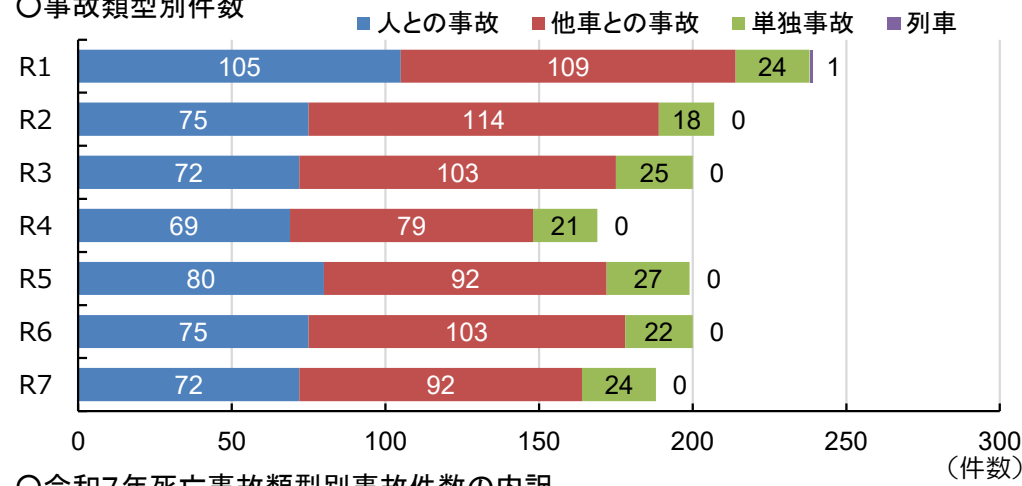


○令和7年事故類型別事故件数の内訳

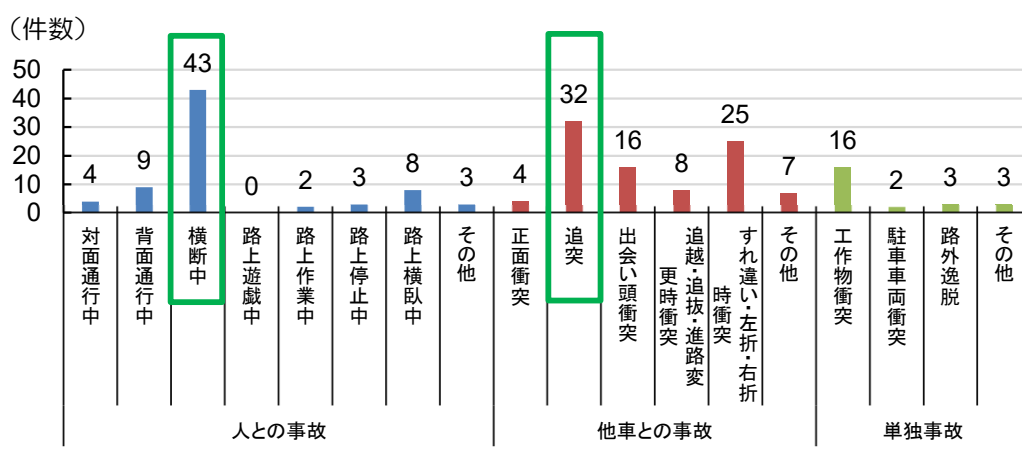


軽貨物以外のトラックの死亡事故類型

○事故類型別件数



○令和7年死亡事故類型別事故件数の内訳



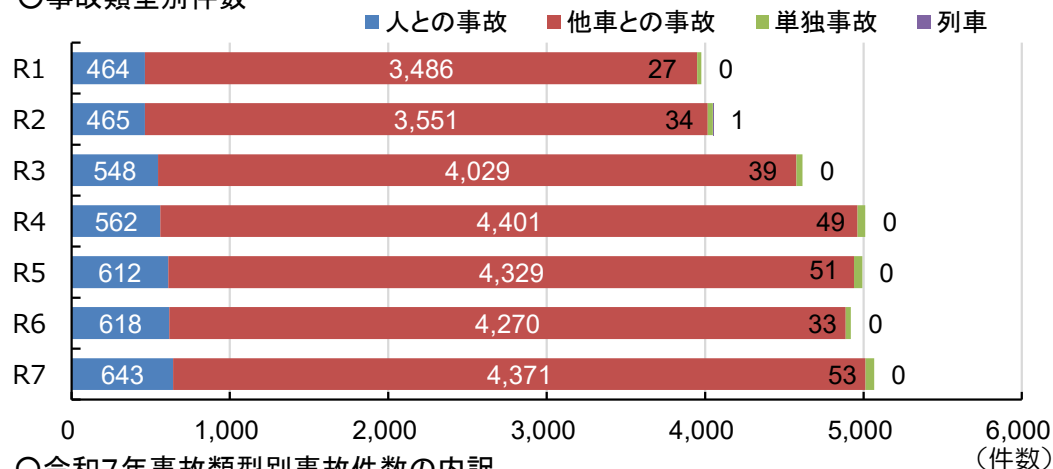
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

業態別の特徴的な事故(軽貨物)

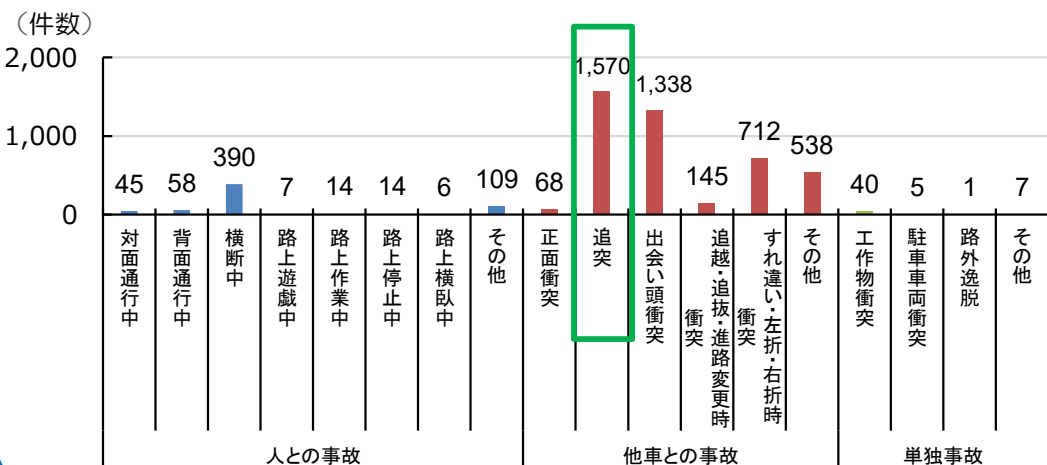
- 軽貨物の事故類型としては、「追突」が全体の約3割にあたる1,570件発生しており、最多。追突による死亡事故も4件発生している。
- 軽貨物の死亡事故事故類型としては、「横断中」の人との事故が最も多い。

軽貨物の事故類型

○事故類型別件数

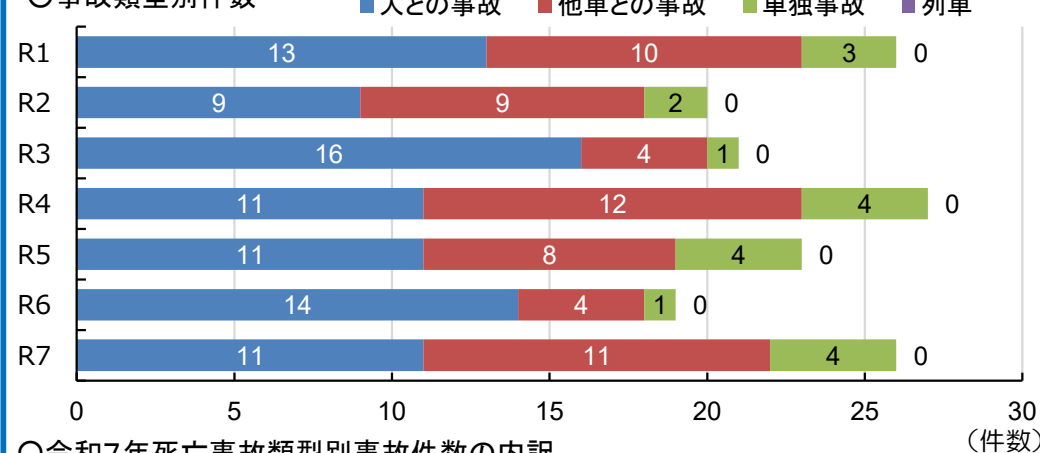


○令和7年事故類型別事故件数の内訳

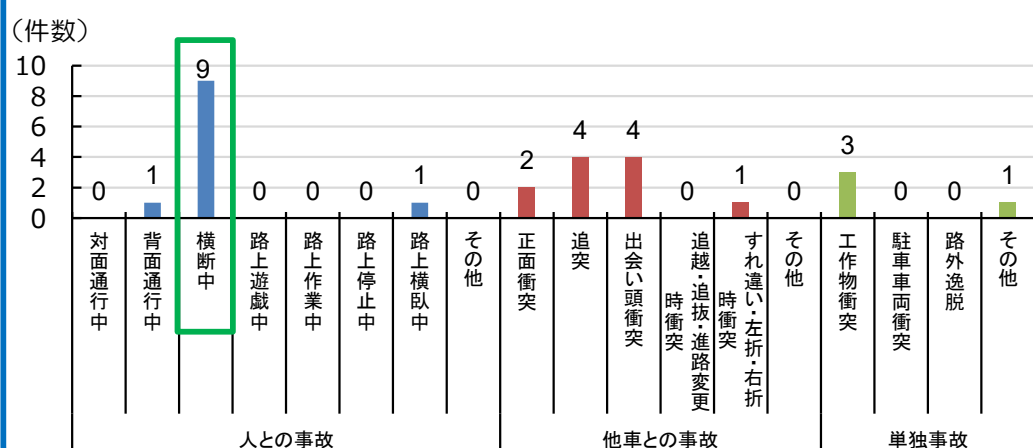


軽貨物の死亡事故類型

○事故類型別件数



○令和7年死亡事故類型別事故件数の内訳

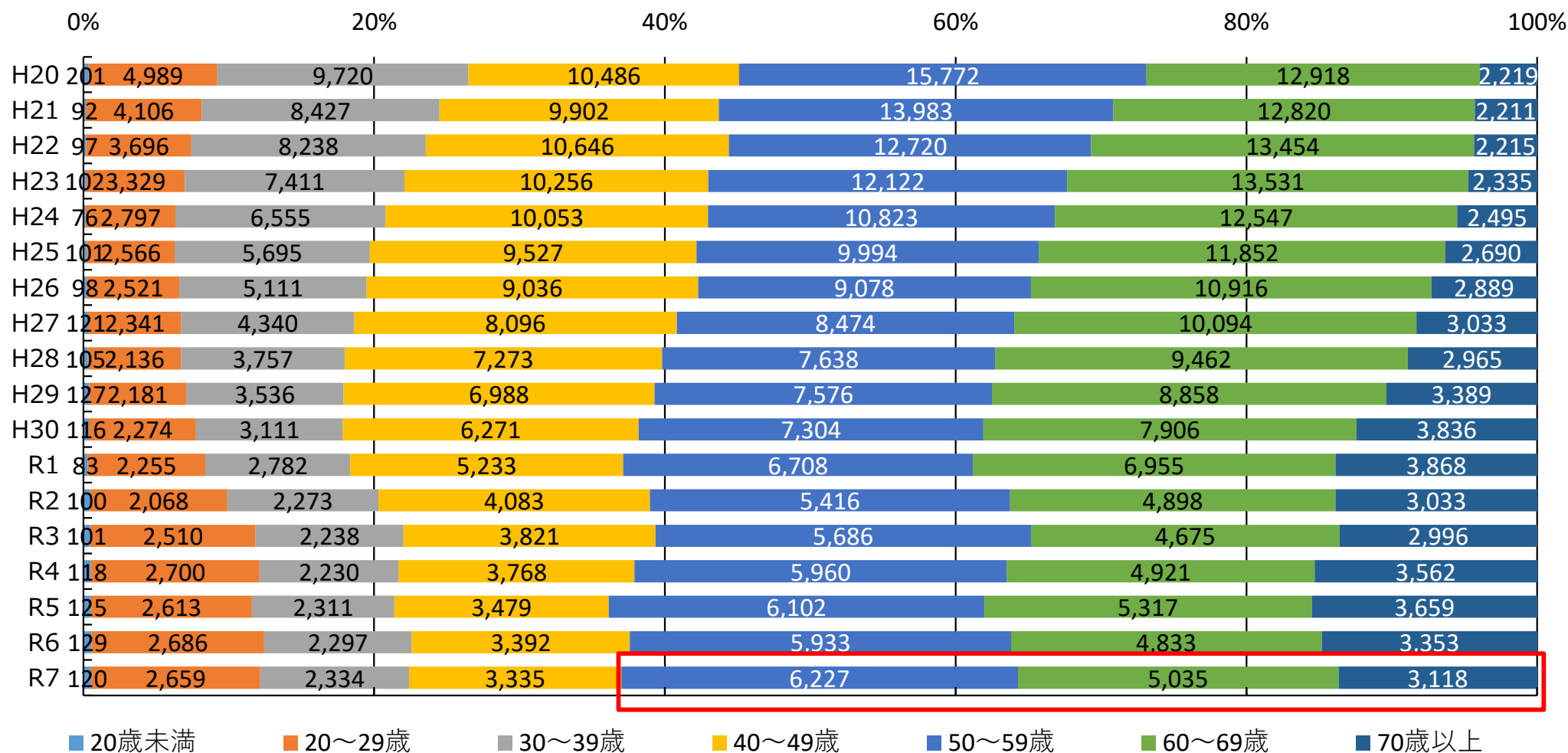


出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

運転者の年齢層別事故の推移(事業用自動車)

○ 事業用自動車の事故のうち、50歳以上の運転者による事故の割合が約6割を占める。

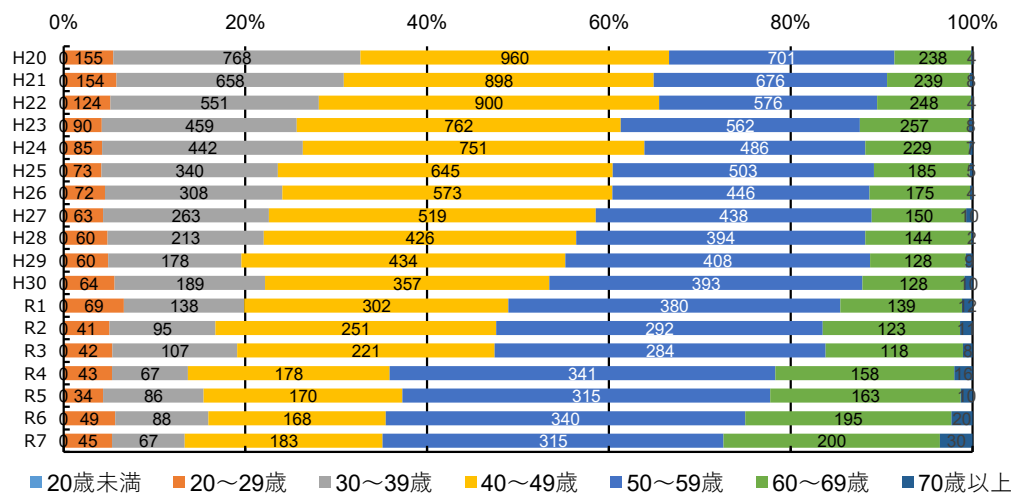
事業用自動車全体



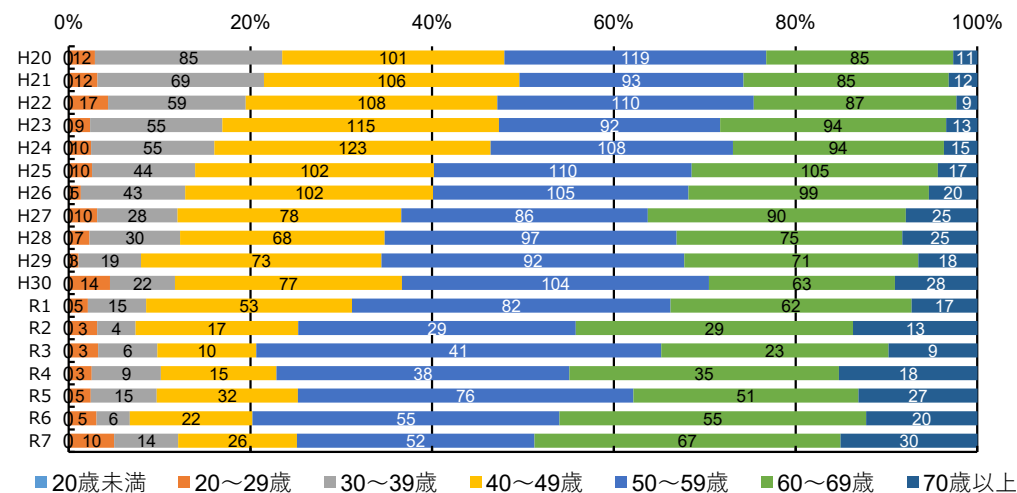
運転者の年齢層別事故の推移(バス、タクシー)

- バスは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。
- タクシーは、近年59歳以下運転者による事故の割合が増加傾向。

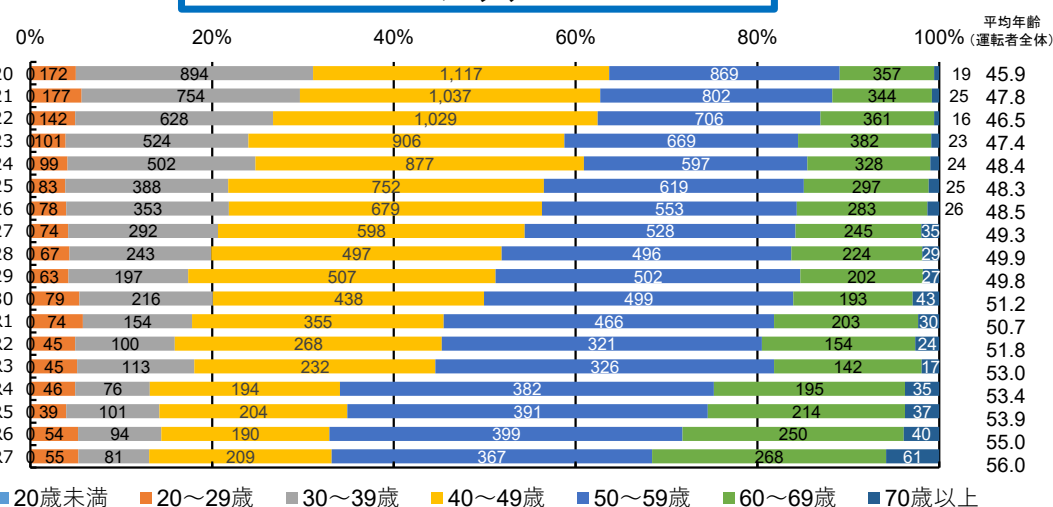
乗合バス



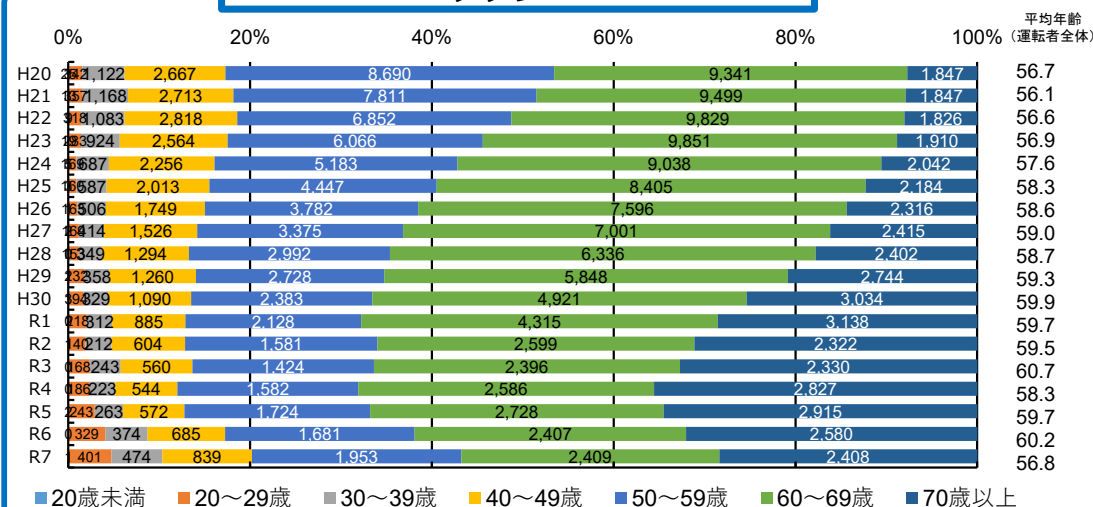
貸切バス



バス



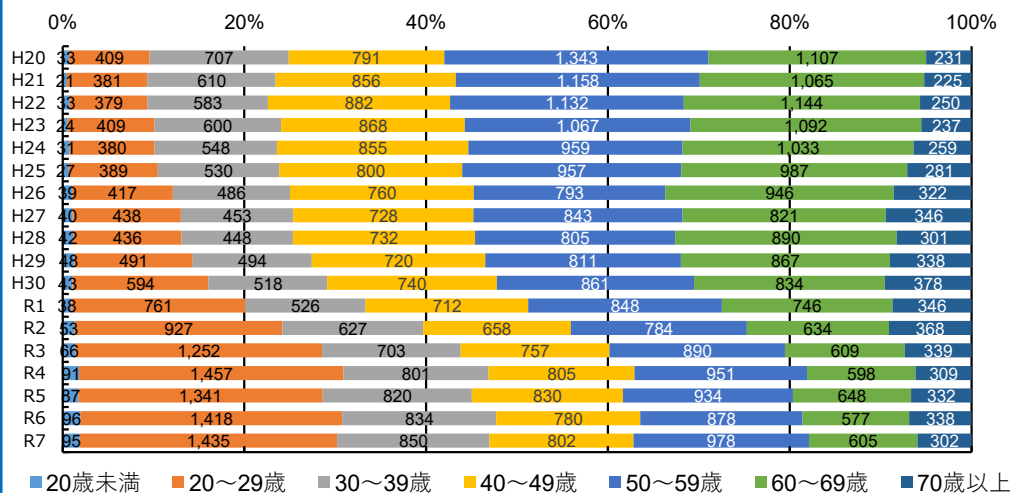
タクシー



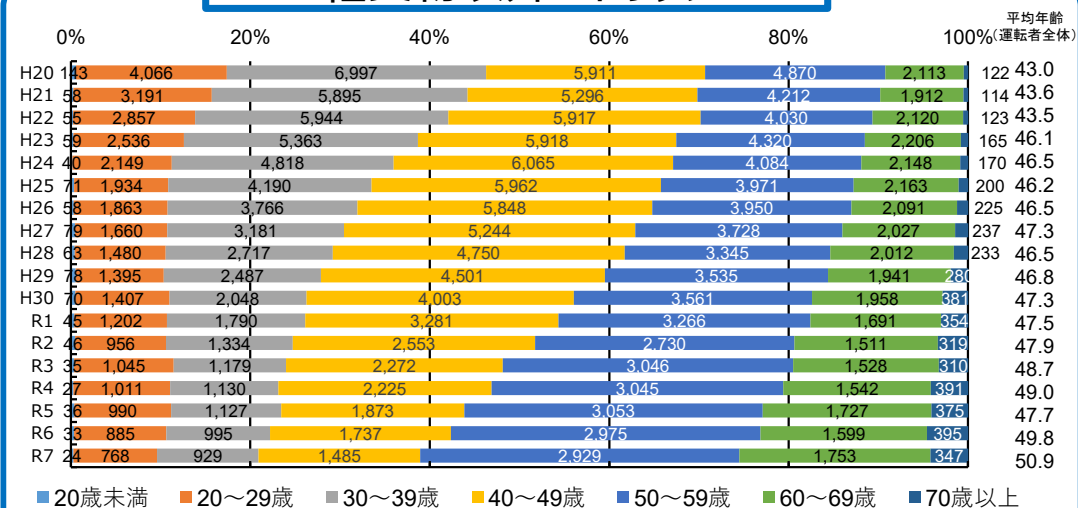
運転者の年齢別層事故の推移(トラック、事業用自動車)

- 軽貨物は、20～29歳の運転者による事故の割合が増加傾向。
- 軽貨物以外のトラックは、50歳以上の運転者による事故の割合が増加傾向。

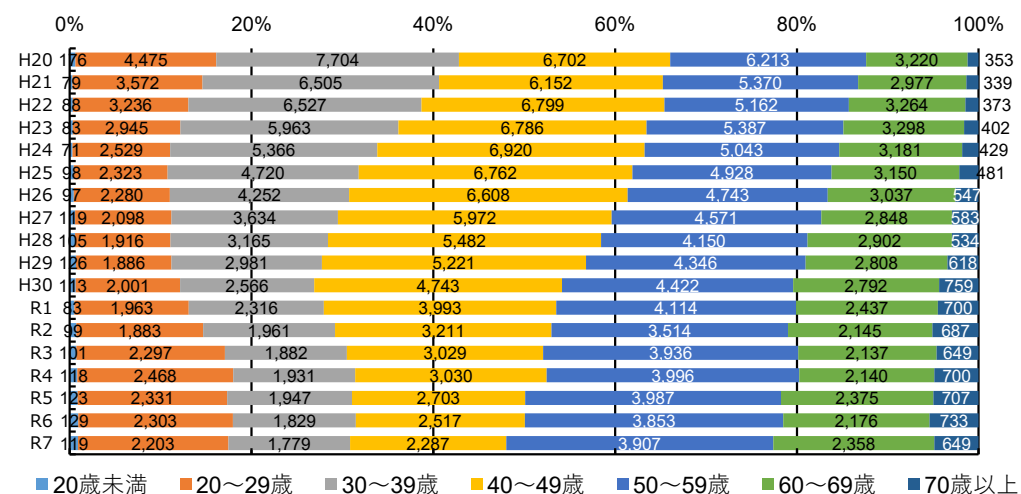
軽貨物



軽貨物以外のトラック



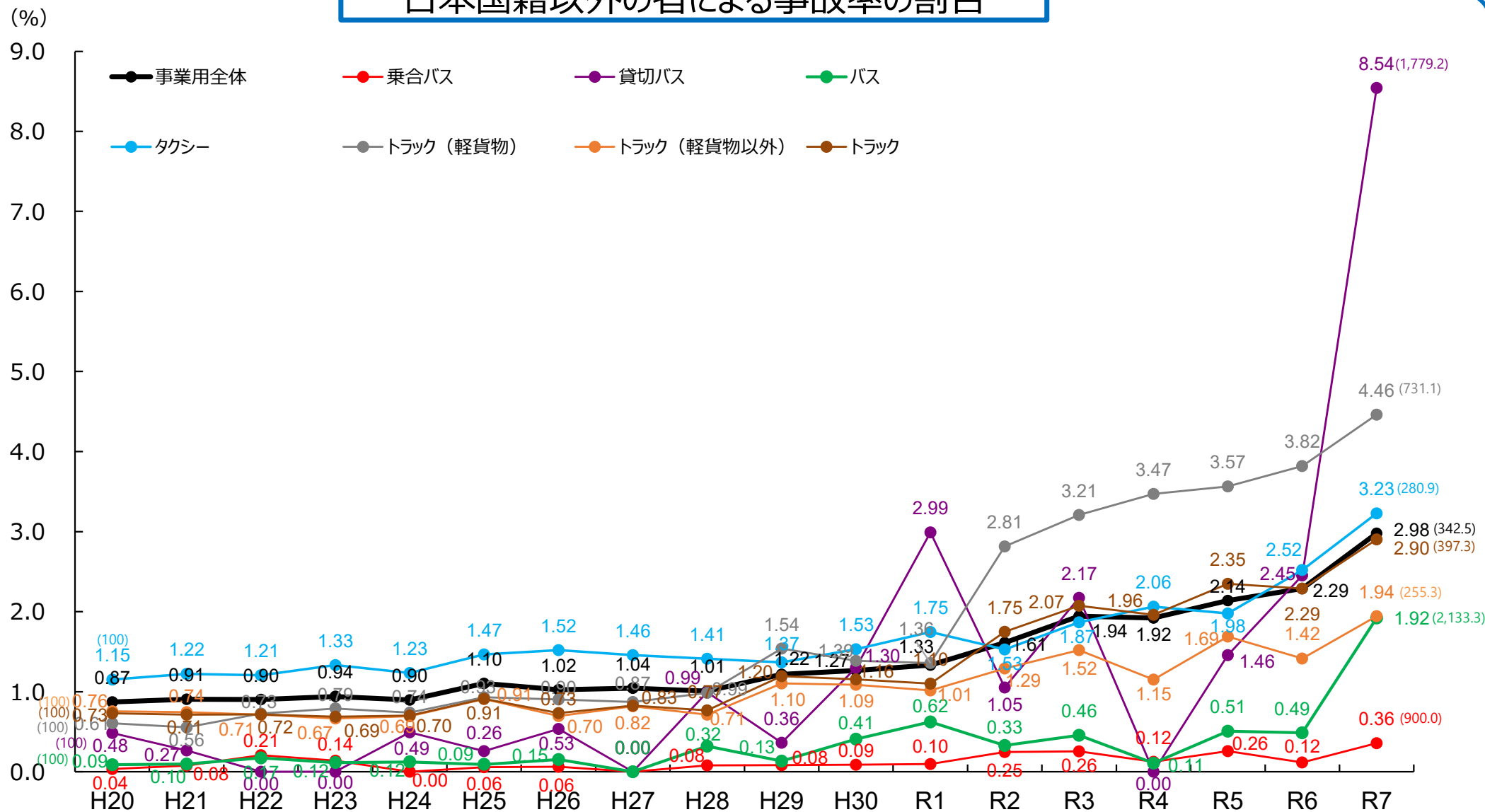
トラック



日本国籍以外の者における事故件数の割合

- 日本国籍以外の者における事故件数の割合は事業用全体において年々増加傾向にあり、令和7年中に発生した事故においては、貸切バスと軽貨物の事故率が高い。

日本国籍以外の者による事故率の割合



事業用自動車総合安全プラン2025での目標値に対する最終結果

● プラン2025において設定した目標について、達成状況は以下のとおりである（7件／22件達成）

		全体目標					各業態の個別目標
		人身事故 件数	24時間死者数 (30日以内死者数)	重傷者数	乗客 死者数	飲酒 運転	
全体	目標	16,500件 以下	225人以下 (260人以下)	2,120人以下		0件	
	実績	22,828件	255人 (289人)	2,110人		38件	
バス	目標	800件以下	10人以下	150人以下	0人	0件	
	実績	1,041件	9人	141人	0人	0件	
乗合バス	目標						車内事故件数 85件以下
	実績						292件
貸切バス	目標						乗客の負傷事故件数 20件以下
	実績						10件
タクシー	目標	6,600件以下	25人以下	690人以下	0人	0件	出会い頭衝突事故件数 950件以下
	実績	8,485件	29人	721人	2人	4件	1,689件
トラック	目標	9,100件以下	190人以下	1,280人以下		0件	追突事故件数 3,350件以下
	実績	13,302件	217人	1,248人		34件	5,221件

は令和7年の実績値
赤字は目標未達成

1. 最近の事故発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2030

3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて

(1) 健康状態に起因する事故報告の状況

(2) 健康管理に関する取り組み

(3) 健康管理に関する規制の強化

4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について

5. ICTの活用による運行管理の高度化について

6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

ポイント

- **運転者の高齢化等に伴う人手不足**への対応として、**健康に起因する事故対策・経験が未熟な運転者への安全対策等**を推進。
また、**運行管理の高度化を更に推進**し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現
- 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
- 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

【重点施策】

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

- ・運行管理者・運転者等の行動変容
- ・利用者等の行動変容 等

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
- ・監査体制等の強化 ・貨物軽事業者に対する安全対策の強化 等

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・運行中も含めた運行管理の高度化
- ・先進安全技術の更なる性能向上・普及促進
- ・自動運転車両等の普及促進 等

4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

- ・健康起因事故対策の推進
- ・経験が未熟な運転者への安全対策の徹底 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

- ・各業態、各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・貨物軽事業の事故の実態把握 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

＜全体目標＞

- ① 24時間**死者数225人以下**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
- ③ **人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km以下)
- ④ **飲酒運転ゼロ**

＜各業態の個別目標＞

- | | |
|-------------|--|
| 【乗合バス】 | 車内事故件数85件以下 (3.23件/億km以下) |
| 【貸切バス】 | 乗客負傷事故件数20件以下 (2.16件/億km以下) |
| 【タクシー】 | 出会い頭衝突事故件数950件以下 (17.21件/億km以下) |
| 【トラック(軽除く)】 | 追突事故件数2,380件以下 (4.12件/億km以下) |
| 【軽貨物】 | 追突事故件数970件以下 (16.52件/億km以下) |

- プラン2030においてもプラン2025同様にPDCAの枠組みで進めて行く
- 「目標達成のための方向性について」(重点施策)の中から、各業界において特に優先的に取り組む項目を決め、毎年、目標値の達成状況等のフォローアップを行うとともに、必要に応じ計画の具体策の追加、修正等を随時行っていくこととする

【プラン2030の構成案】 ※赤字部分が今回新規又はプラン2025からの変更箇所(事務局案)

事故削減目標の設定(Plan)

・24時間死者数等の全体目標に加え、乗合バスの車内事故件数、**軽貨物の追突事故件数**等各業態の個別目標をそれぞれ設定

目標達成のための方向性について(Do)

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進
2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進
4. 少子超高齢社会における事故の防止対策の推進
5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化
6. 道路交通環境の改善



各業界において
特に優先的に取り組む項目を設定

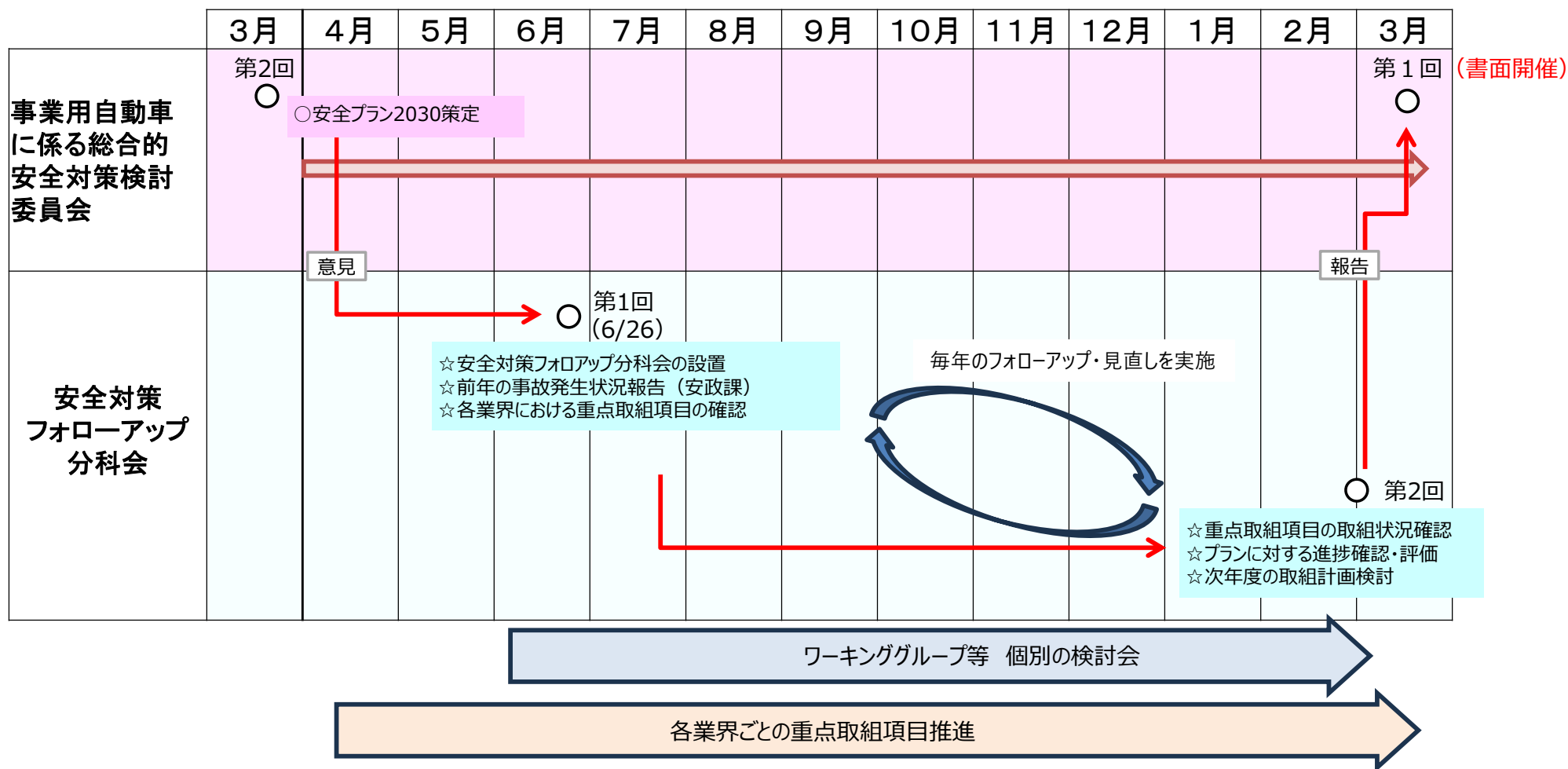


本プランのフォローアップ(Check,Act)

- ・ 毎年、施策の進捗状況、目標・**特に優先的に取り組む施策**の進捗等についてより詳細に確認し、必要に応じ、**特に優先的に取り組む項目の変更、取組の改善・新たな取組**についても議論

行政と関係者で取組連携を図りながら事故削減に効果的な対策を推進し、目標達成に向けて取り組んでいく

今年度のフォローアップのスケジュール(案)

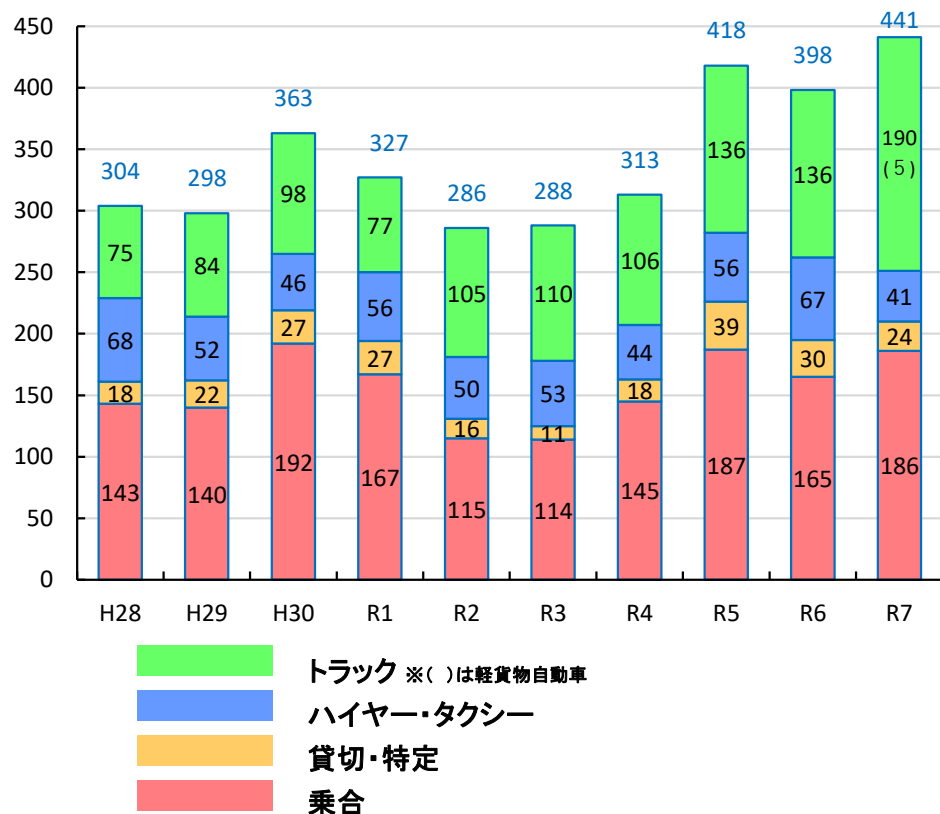


1. 最近の事故発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2030
3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

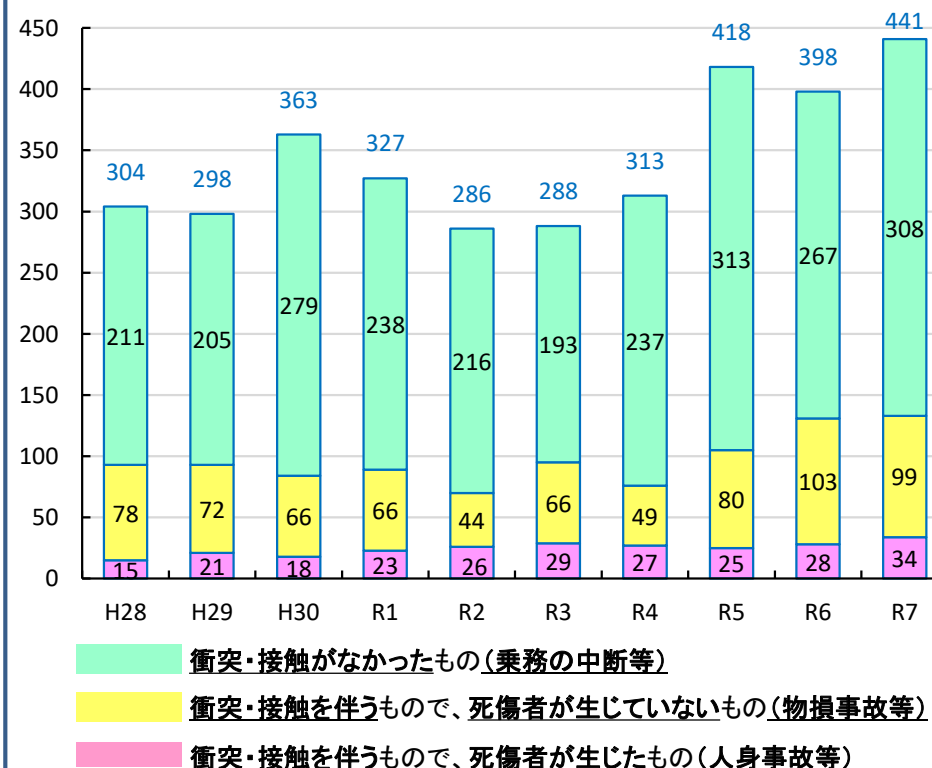
運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 令和7年は、健康状態に起因する事故について、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数が43件増加した。
- 運転者の疾病により運行を中断したものについては、前年より41件増加し、全体の約7割を占めている。
- 人身や物損となった事故については、横ばいとなっており、全体の約3割となっている。

健康状態に起因する事故報告件数
(業態毎の件数)

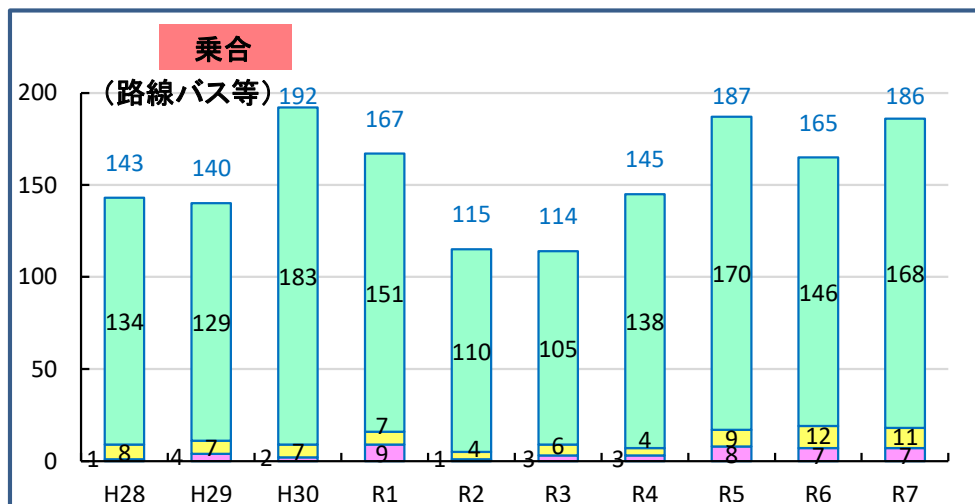
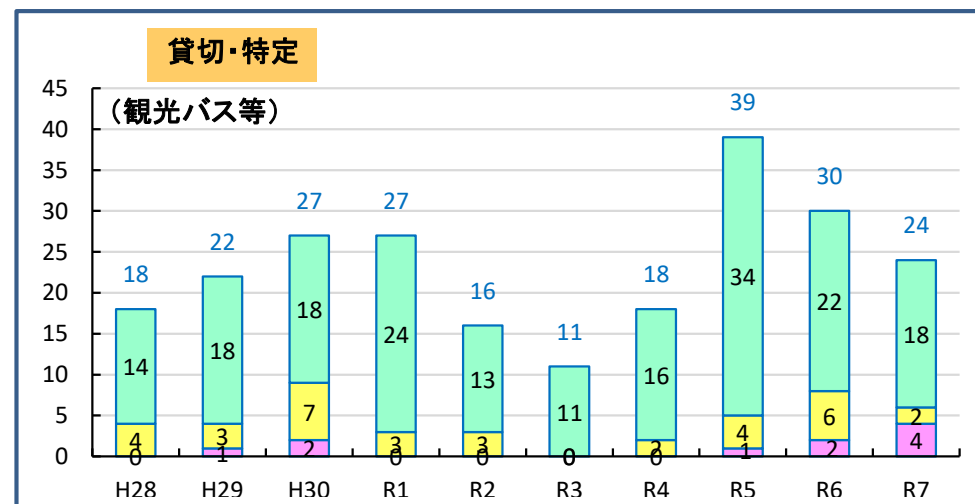
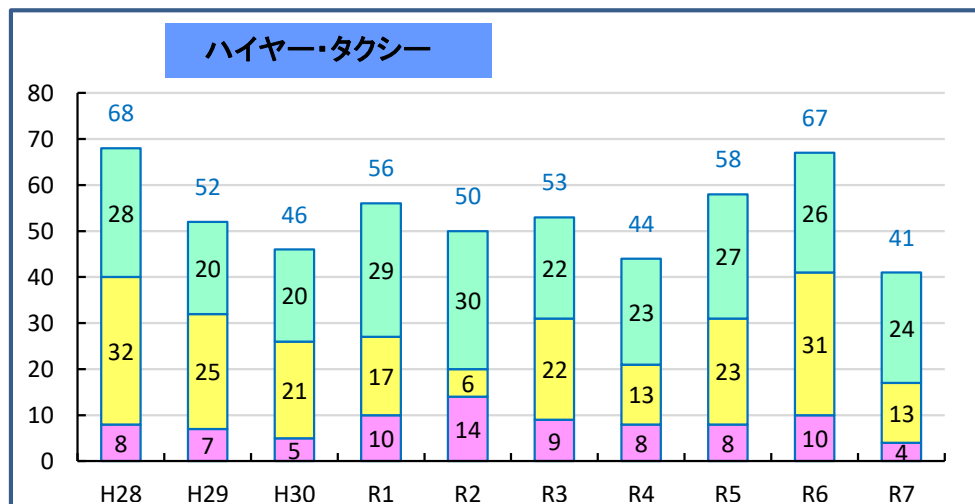
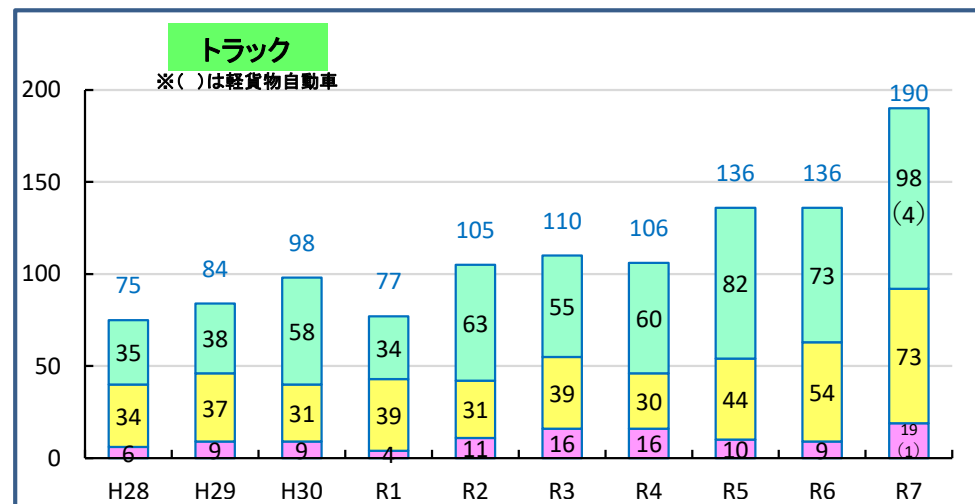


健康状態に起因する事故報告件数
(報告内容毎の件数)



業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおける令和7年の健康起因事故報告件数は、令和6年比で貸切バス等とハイ・タクは減少、乗合バスとトラックは増加であった。
- バスの約9割は、事故に至る前に乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。
- トラックは、交通事故に至った事案が令和6年比で増加している。



衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)

衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)

衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

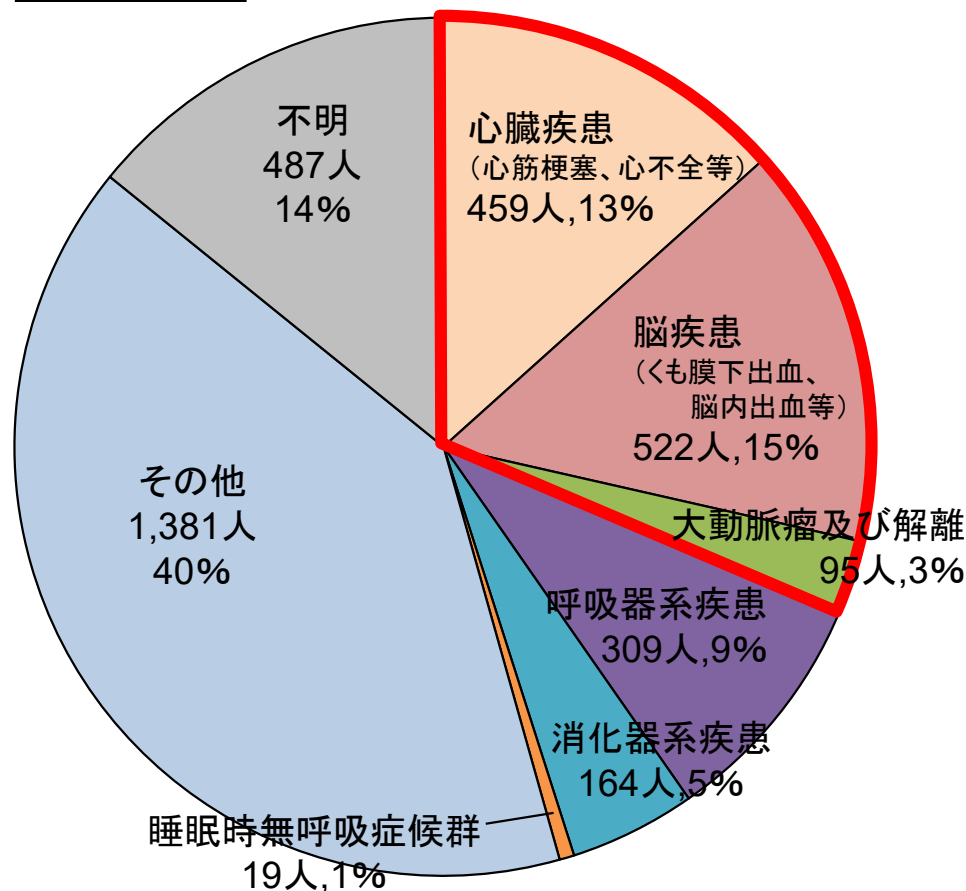
(出典)自動車事故報告規則に基づく運送事業者から提出される報告書の記載事項

健康起因事故の疾病別の内訳(平成28年～令和7年)

- 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,436人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が31%を占める。
- うち、死亡した運転者523人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が11%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

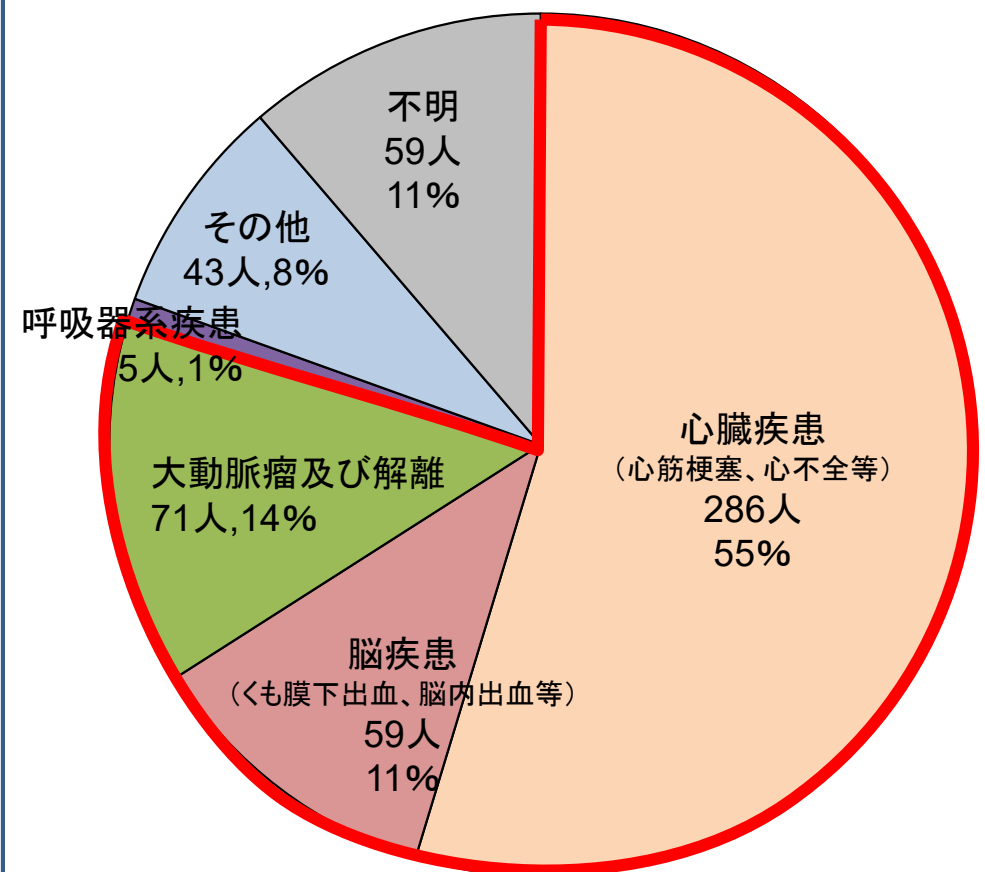
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳
(平成28年～令和7年)

計3,436人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳
(平成28年～令和7年)

計523人



1. 最近の事故発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2030

3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて

(1) 健康状態に起因する事故報告の状況

(2) 健康管理に関する取り組み

(3) 健康管理に関する規制の強化

4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について

5. ICTの活用による運行管理の高度化について

6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

従来からの法令上の義務

- 「乗務員等の**健康状態の把握**」「**疾病等により安全な運転ができないおそれのある乗務員等の運行の業務禁止**」
⇒ 雇い入れ時の健康診断及び定期健康診断実施の義務付け
- 「運行管理者による**点呼時の確認**」
⇒ 業務前点呼により、疾病等で安全な運転をすることができないおそれの有無等について確認

健康管理に関するマニュアル等の策定・改訂

- 『**健康管理マニュアル**』（平成22年7月策定 平成26年4月改訂）
⇒ 健康状態の把握、就業上の措置の決定等について具体的方策を整理
⇒ SAS、脳血管疾患及び心臓疾患に関するスクリーニング検査を推奨
※ 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル概要動画（令和8年8月公開）
- 『**睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル**』（平成15年6月策定 平成19年6月、平成27年8月、令和7年7月一部見直し）
※ 『睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策マニュアル【概要版】』（令和7年7月作成）
- 『**脳血管疾患対策ガイドライン**』（平成30年2月策定）
- 『**心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン**』（令和元年7月策定）
- 『**自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル**』（令和4年3月策定）
※ 視野障害対策リーフレット（令和8年8月作成）
- 『**自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル**』（令和6年3月策定）
※ 『自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル【概要版】』（令和8年3月作成）
※ 自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル概要動画（令和8年4月公開）

各種マニュアル等へのリンク



スクリーニング検査への補助

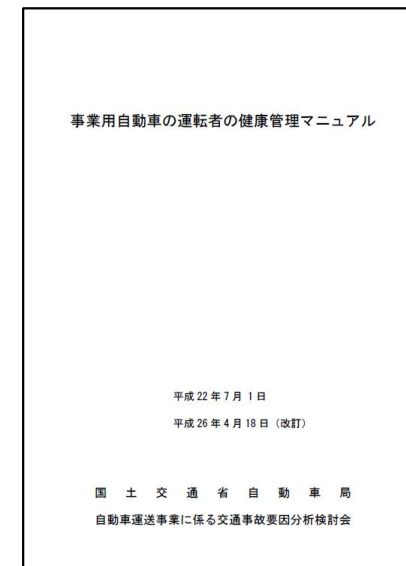
- **SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害等のスクリーニング検査実施への補助**（令和7年度～）

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の概要

1. 運転者の健康状態の把握

- ① **定期健康診断**による疾病の把握（義務）
- ② **一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状等**による疾病の把握（義務）
- ③ **脳疾患・心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群等の主要疾病に関するスクリーニング検査**（推奨）

※ ① ～ ③ において異常所見等がある場合には、
医師の診断や面接指導、必要に応じて所見に応じた検査
を受診させ、医師の意見を聴取（義務）



事業用自動車の運転者の
健康管理マニュアル

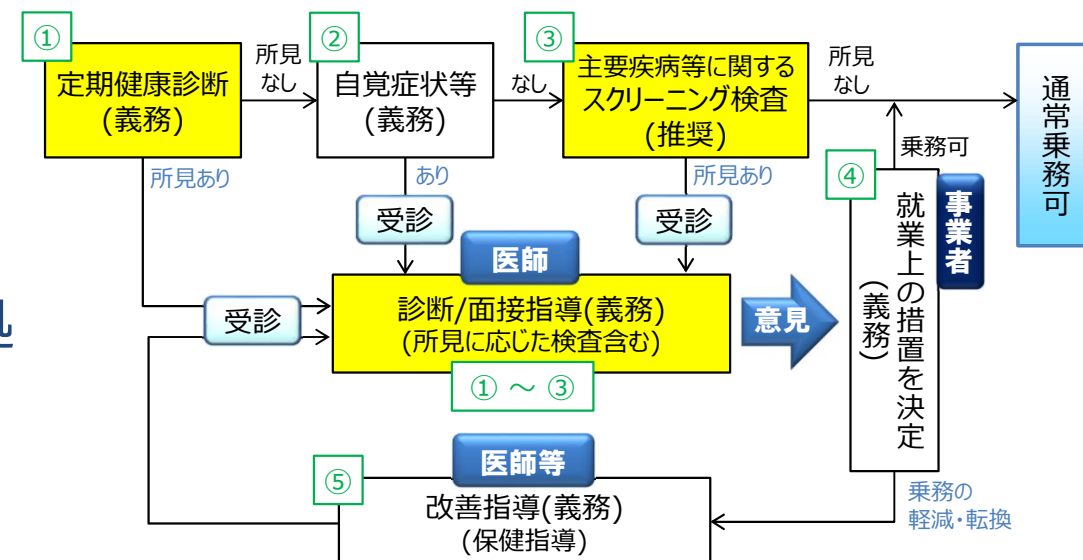
平成22年7月策定
平成26年4月改訂

2. 就業上の措置の決定

- ④ **医師の意見を踏まえ就業上の措置の決定**（義務）
- ⑤ **医師等による改善指導**（義務）

3. 判断目安に基づく乗務前・中の判断・対処（義務）

就業上における判断と対処の流れ



令和7年度 第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」資料より抜粋

- より多くの自動車運送事業者に睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策についてご理解いただくため、**ポイントを絞った簡易版SASマニュアルを作成**（令和7年7月公表）
- あわせて、**SASマニュアルについて、時点の更新を行うとともに、記載内容の改善・追加を実施**（令和7年7月一部見直し）

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策マニュアル【簡易版】

睡眠時無呼吸症候群(SAS)への対策を講じないと…

- 事故のリスク**
 - SASでない人に比べて、SAS患者の交通事故のリスクは約2.4倍といわれています
 - 重度のSAS患者は、短期間に複数回の事故を引き起こすことが多いといわれています
- 事故の報告**
 - ＜自動車事故報告書の取扱要領＞の一部改正
 - SASが関わる事故の発生状況を把握するため、**SASが疑われる居眠り運転、突然運転による事故を健康起因事故として報告**するように通達改正（令和4年4月施行）
- 受診状況の報告**
 - 発生した事故とSASとの関係性を把握するため、**事故前後のSASスクリーニング検査の受診状況を報告**するように通達改正（令和7年4月施行）

睡眠時無呼吸症候群(SAS)が疑われる事故報告について…

SASの「早期発見・早期治療」のためにスクリーニング検査を！

SASとは？

SASとは睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより気道が塞がれ、睡眠中に頻りに呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態（睡眠呼吸障害）のために質のよい睡眠が取れず、日中の強い眠気や疲労等の自覚症状をとまなう病気のことです。

＜代表的な症状＞

- 大きないびきをかく
- 睡眠中に呼吸が苦しそう、息が止まっていると指摘される
- 息が苦しくて目が覚める
- 朝起きた時に頭痛・頭重感がある
- 昼間に強い眠気を感じる

【睡眠時に閉塞している上気道】

SASと疾病との関連性について

SASは、高血圧、脳・心臓疾患に起因する突然死や、健康起因事故を誘発します。また全身に影響を与える疾患であるため、糖尿病や、認知症等の合併症も指摘されています。

SASの放置は健康起因事故の主原因に

SASにより脳への酸素供給が不足すると、頭痛や、集中力・記憶力等に影響が出て、勤務意欲を下げるなど、日常生活上のパフォーマンス低下を引き起こします。

SASスクリーニング検査とは

SASスクリーニング検査はSASの早期発見を目的に、確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行う簡易な検査です。

- 医療機関に行かなくてもよい
- 会社で検査機器を受け取れる
- 検査機器をつけて寝るだけの簡単検査

代表的なスクリーニング検査手法【HLSオキシメータ法】

SASスクリーニング検査の進め方

- 運転者にはSASを正しく理解していただき、**検査の必要性を伝えましょう。**
- SASは**適切な治療**すれば、**運転業務が可能であることを周知**しましょう。
- 検査を始める前に**社内規定を作成**して、ルールを決めておきましょう。

社内規定の作成についてはマニュアルの「社内規定サンプル」を参考にしてください。

【検査対象者について】

基本的に運転者全員を対象としますが、下記のようなリスクの高い人から優先的に受診させることも有効です。

- ・事故が多い・ヒヤリハットが多い・集中力が欠如している・不規則勤務である
- ・長距離走行がある・夜間勤務がある・肥満である・健診結果の異常所見が多い 等

【検査頻度について】

2～3年に1回が目安ですが、経過観察の人や体重が急増した人は毎年受診することが推奨されます。

SASスクリーニング検査の結果が出たら

判定結果と説明（※：NPO法人ヘルスケアネットワークで実施しているパルスオキシメータ検査の場合）

A判定	異常なし
B判定	身体に異常のないレベルの酸素飽和度の若干変動
C判定	身体に異常のないレベルの酸素飽和度の若干変動 強い眠気の場合は精密検査を
D判定	要精密検査（※D+は重症の疑い）

※判定結果は大きく4段階ですが、検査機関により重症疑いのD+をEと表示している場合もあります。

必ず医療機関を受診し、確定診断を受けましょう

事業者は、運転者がスクリーニング検査で精密検査が必要と判定された場合、運転者が確定診断を受診できるよう業務上の配慮を行いましょう。

① 外来診察

事前に電話・WEB等で予約を入れ、受診当日は健康保険証（マイナ保険証）・SASスクリーニング検査結果表・直近の定期健康診断の結果・紹介状などを持参しましょう。

② 精密検査 終夜睡眠ポリグラフ検査 PSG (polysomnography)

精密検査は1泊の検査入院で、脳波、心電図、パルスオキシメータ、体位センサー、気流センサー等を取り付けて呼吸の状態を調べます。

※検査費用（3割負担）で約20,000円 自費負担が加算される医療機関もあります。
※自宅で実施できる簡易PSG検査もあります。

項目	検査
睡眠の浅い	睡眠浅度
鼻の下	口呼吸の気流の測定
鼻の下	いびき音
鼻の下	心電図、胸の動き
鼻の下	腕の動き、体位
鼻の下	足の動き
鼻の下	血中酸素飽和度

③ 確定診断

精密検査後、1時間あたりの低呼吸と無呼吸の回数である「無呼吸低呼吸指数(AHI)」が判明し、SASの重症度と治療方針が決まります。

SASの重症度分類	
AHI	重症度
5未満	正常範囲
5以上～15未満	軽症
15以上～30未満	中等症
30以上	重症

④ 治療

SASの治療について

重症～中等症のほとんどは、**CPAP（シーパップ）治療法**（※状態に合わせた空気圧で気道を広げ、無呼吸を防ぎます）

中等症・軽症では、**歯科医にてマウスピース**を作成

原因が口腔内等の場合は、**口腔外科、耳鼻咽喉科等**で手術の機会もあります

治療以外に**経過観察**や**生活指導**を受ける場合もあります

SASはメタボリックシンドロームと深い関係がありますので、治療中であっても、適正体重を心がけるとともに、食事、運動、アルコール、タバコなどの生活習慣の見直しを行いましょう。

SASと診断された運転者への対応

SASと判定され、CPAPの治療を行っている運転者に対しては、AHIのチェックとCPAP治療が適切に行われているかどうかを継続的に確認してください。治療が適切に行われていれば運転業務は可能です。

また、CPAP治療の必要がない運転者の場合でも睡眠状況の確認や定期的な医療機関の受診を指導しましょう。

※業務可否の判断等については「事業用自動車の運転者の健康安全管理マニュアル」に記載されていますので合わせてご活用下さい。

＜点呼時の対応＞

- ・睡眠時間の確認
- ・CPAP装置の指示を受けている運転者には、装着の有無や適切な健康管理がなされているかの確認

運転者への健康・安全教育

周知と教育

健康管理の重要性 良質な睡眠確保の重要性

職業運転者にとって安全運行への生命線

本資料は、『自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル』SAS対策の必要性と活用～の概要をまとめたものです。詳しくはガイドラインの本文をご確認ください。

自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル

国土交通省・自動車総合安全情報ウェブサイト
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/index.html>

国土交通省物流・自動車部 令和7年7月

視野障害対策の取組

- 視野障害は、眼や脳の病気などが原因となり、本来見えているはずの範囲の一部が欠けたり、ぼやけて見えたり、視野が狭くなったりする状態となる。
- 視野障害対策には、眼科検診の受診が重要
- 検診において「精密検査が必要」となった場合は、眼科における詳細な診察が必要

視野障害対策マニュアル策定(令和4年3月)

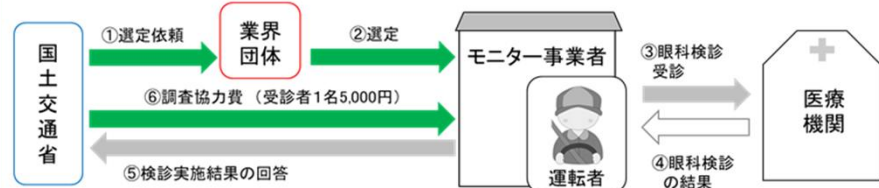


- 自動車運送事業者に対し運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取り組むべき内容をまとめたマニュアルを令和4年3月に策定。

協力: 日本視野画像学会

眼科検診普及に向けたモデル事業 (令和3年度~7年度)

- 眼科検診を活用した健康管理の方法について検討を行うため、バス・タクシー・トラック事業者から選定したモデル事業者*1において眼科検診*2を実施してもらい、その結果を分析。



*1バス28事業者、タクシー41事業者、トラック60事業者

*2眼科検診は視力検査、眼底検査、眼圧検査が含まれる

「見えているから大丈夫」が一番危険。
大切なもの、見えていますか？

➤ 視野障害のある視界のイメージ

？ 視野障害とは？
眼や脳の病気が原因となり、見えているはずの範囲で、一部が欠けたり、ぼやけたり、範囲が狭くなったりする状態。

前方を見て運転している場合



正常な見え方

視野障害の特徴
視野障害があっても、脳の機能によって周りの景色が続いているように見えず、気づいたときにはかなり進行していることがあります。視力は良好な場合が多く、視野障害に気づかず運転を続け、事故を起こす場合があります。

視野障害の危険因子チェック

- ☒ 強度の近視である
- ☒ 血縁者に緑内障・糖尿病・高血圧と診断されている
- ☒ 糖尿病・高血圧と診断されている

視野障害の危険因子

- 緑内障
- 糖尿病
- 網膜色素変性
- 視神経炎

安心安全な運転業務を長く続けるために、
視野障害対策に取り組もう！

視野障害対策には、「眼科検診」の受診が重要です。

- ◆「眼科検診」は、視力検査・眼底検査・眼圧検査を含む目のスクリーニング検査です。
- ◆検診において「精密検査が必要」となった場合には、眼科における詳細な診察が必要です。
- ◆検診結果だけでは、直ちに運転業務の可否は判断できませんので、慎重に判断する必要があります。
- ◆一定の条件を満たす運送事業者を対象に、眼科検診の受診に対する国の補助制度があります。

「精密検査が必要」となった場合、特に注意していただきたい医師のコメント

視神経乳頭陥凹拡大、網膜神経線維層(束)欠損、乳頭出血
眼底検査の結果、緑内障が疑われる場合のコメントです。

眼圧が高い
眼圧検査の結果、眼圧が高く、緑内障が疑われる場合のコメントです。眼圧が高いまま放置していると、緑内障になったり、すでに緑内障になっている場合は、急速に視野障害が進行する場合があります。

網膜出血(眼底出血)
眼底検査の結果、網膜の疾患(糖尿病網膜症、網膜中心静脈閉塞症、高血圧眼底、加齢黄斑変性など)が疑われる場合のコメントです。網膜の疾患を放置すると、視力が低下したり、視野障害をきたしたり、さらに放置すると失明してしまうこともあります。

視野障害の原因となる病気を早期発見・早期治療することにより運転寿命を伸ばすことにつながります。

気付かないまま病気を放置して進行した場合、運転中に大切なものを見落とし、事故につながるおそれがあります。

視力検査だけでは病気の早期発見はできません。定期的に眼科検診を受けましょう。

精密検査を勧められた場合は必ず受診し、自分の眼の状態を把握しましょう。

さらに詳しい情報はこちらから ▶ 自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル

マニュアルを整理したチラシ

さらに詳しい情報はこちらから ▶ 自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル



健康起因事故防止の支援

- 国交省が受診を推奨する主要疾患に対するスクリーニング検査について、受診を促すために補助事業を令和7年度より開始。
- 今年度においても令和8年7月31日より、実施にかかる支援を開始。

○スクリーニング検査に対する補助制度

→ 主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

【補助対象】

中小のバス・タクシー・トラック事業者

【補助率】

実施費用の1/2

【対象検査】

SAS、脳血管疾患、心疾患、視野障害のスクリーニング検査

令和8年度

被害者保護増進等事業費補助金



ドレコ
デジタコ



点呼機器



バス研修



スクリーニング
検査



スキャンツール
機器・研修

 国土交通省

令和8年度 被害者保護増進等事業費補助金

7/31
申請受付開始

自動車運送業のみなさまの健康起因事故を防止するため、

ドライバーの スクリーニング検査の 支援を開始します

支援対象

- 睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査に係る経費
- 脳MRI検診（頭部MRI検査、MRA検査）に係る経費
- 心臓超音波検査、心臓MRI、冠動脈CT、胸部単純CT検査、腹部単純CT検査、腹部超音波検査（腹部エコー検査）に係る経費
- 眼科検査（検診内容に視力検査、眼底検査、眼圧検査の全てを含むものに限り）に係る経費

※健康保険適用外として実施されるものに限り。

補助対象事業者

- 自動車運送事業者（以下に該当する中小企業者）
一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、特定旅客自動車運送事業者、一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者

● 検査対象者 **バス タクシー トラック** のドライバーのみ

● 申し込みから交付までの流れ

スクリーニング
検査の予約・受診

検査申込届出責任状を
ご用意ください

検査費用明細書
・領収書の用意

検査人数を申告し、
審査が開始

提出必須資料を全て
用意し、交付申請

検査費用明細書、領収書、
アンケートを提出

額の確定後、
請求書を提出

補助金受領

その他支援策に関する概要をご覧ください ▶▶▶

令和8年度 被害者保護増進等事業費補助金 [補助金サイトはこちら→](#)

☎ 03-4446-4346 受付時間 9:00~18:00 ※土曜・日曜・休日、及び年末年始を除く
本事業は国土交通省に指定され、同省監督のもとTOPPAN株式会社が事務局業務を運営しています。





1. 最近の事故発生状況

2. 事業用自動車総合安全プラン2030

3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて

(1) 健康状態に起因する事故報告の状況

(2) 健康管理に関する取り組み

(3) 健康管理に関する規制の強化

4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について

5. ICTの活用による運行管理の高度化について

6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

事故報告規則に基づく、自動車事故報告書等について、発生した事故と運転者の疾病との関係性を確認するため、事業者に対し、健康診断の受診状況等に加え、主要疾患のスクリーニング検査の受診状況等について国土交通大臣に報告を求めるように、通達改正実施(令和7年4月施行)

対象疾病：脳疾患・心臓疾患・睡眠時無呼吸症候群(SAS)・視野障害

【参考】自動車事故報告書等の取扱い要領の該当部位

3. 当該運転者に関する事項

(1) 健康状態の把握状況

新(改正後)	旧(改正前)
①健康診断の受診状況 ②要注意事項精密診断(検査)の状況 <u>③脳疾患、心臓疾患のスクリーニング検査の受診状況</u> <u>④事故前後の睡眠時無呼吸症候群スクリーニング検査の受診状況</u> <u>⑤事故前後の睡眠時無呼吸症候群精密診断(検査)の状況</u> <u>⑥事故前後の視野障害スクリーニング検査の受診状況</u> <u>⑦事故前後の視野障害精密診断(検査)の状況</u> ⑧加療の状況	①健康診断の受診状況 ②要注意事項精密診断(検査)の状況 (新設) (新設) (新設) (新設) (新設) (新設) ③加療の状況

令和7年2月改正・4月施行

疾病、疲労等のおそれのある運行の業務に係る行政処分基準の強化 全モード



自動車運送事業の運転者の疾病による事業用自動車の事故報告件数が、平成26年に220件であったのが令和5年に418件と右肩上がりとなっており、健康診断の受診を徹底することにより健康起因事故の更なる低減が必要な状況であることから、処分基準を強化。

● 疾病、疲労等のおそれのある運行の業務(過去1年以内に法定の健康診断を受診させていない状態で運行業務に従事)

未受診者数	初 違 反		再 違 反	
1名	警 告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
2名	20日車	(変更なし)	40日車	(変更なし)
3名以上	改正前40日車	改正後15日車／未受診者1名	改正前80日車	改正後30日車／未受診者1名

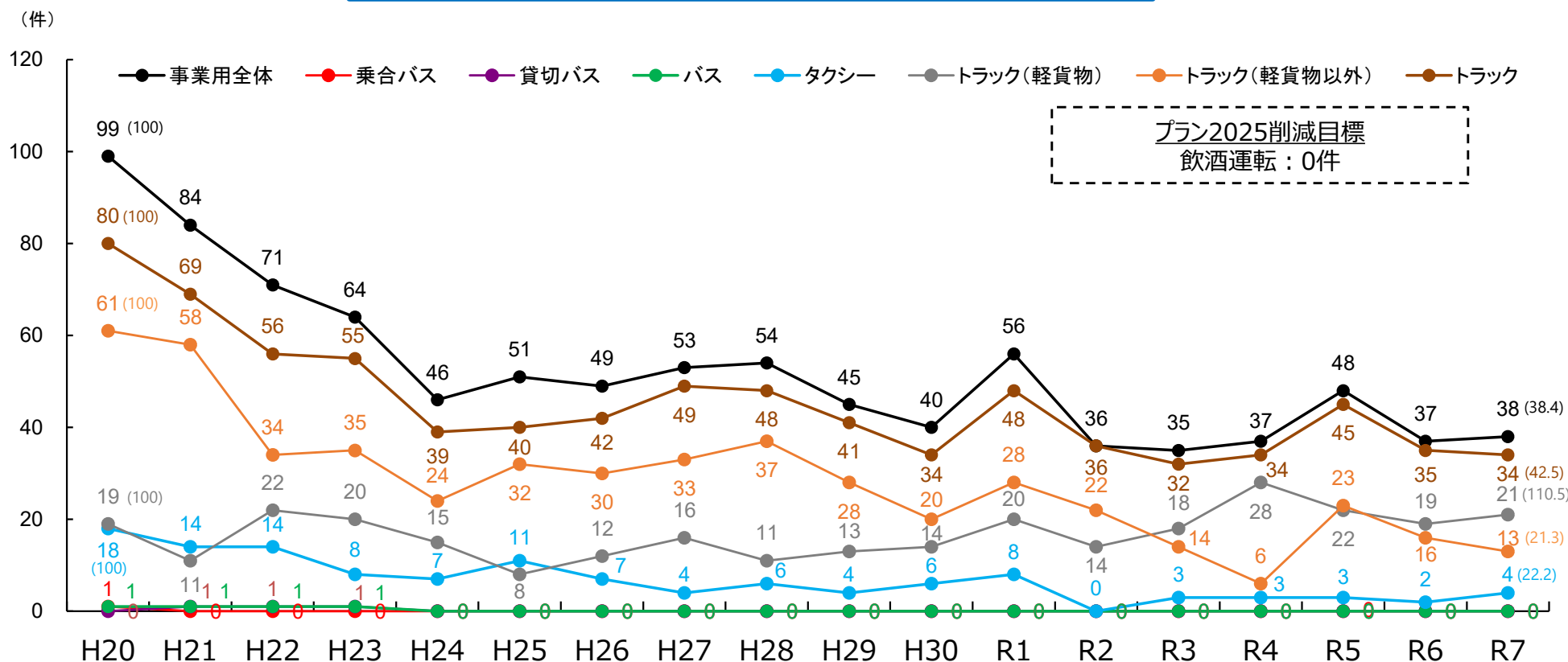
1. 最近の事故発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2030
3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

事業用自動車による飲酒運転事故件数の推移

令和8年度(6/26実施) 第1回
安全対策フォローアップ分科会
資料2

- 事業用自動車による令和7年の飲酒運転事故件数は38件で、その内34件がトラックにおける事故。
- 令和元年と比較して令和7年の飲酒運転事故件数は、軽貨物以外の全モードで減少している。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故

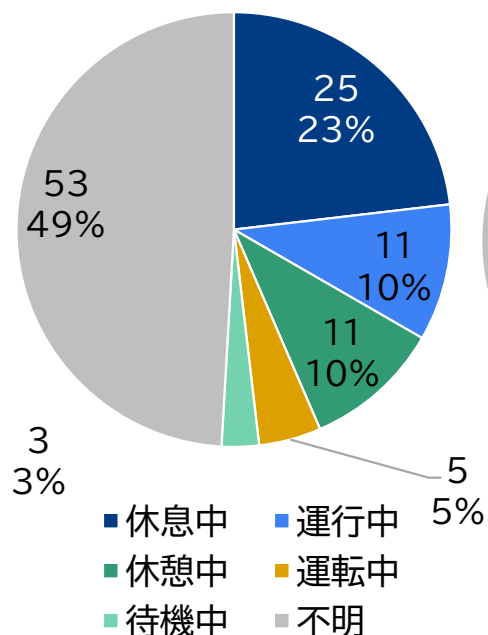


出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

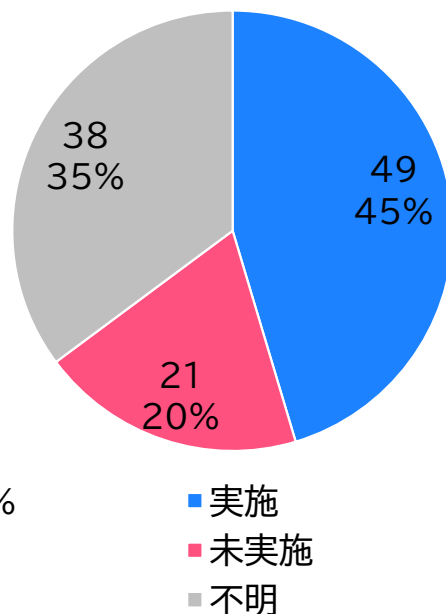
飲酒運転事故の飲酒のタイミング・点呼実施状況等（事故報告データR5～R7【108件】）

- 飲酒のタイミングは「休息中」が23%で最多
- 点呼の実施状況は「未実施」が20%
- 事故時の走行等の態様は「一般道、直進」が46%と最多
- 特筆すべき事項は「点呼やアルコールチェックを受けずに運行」が21件で最多

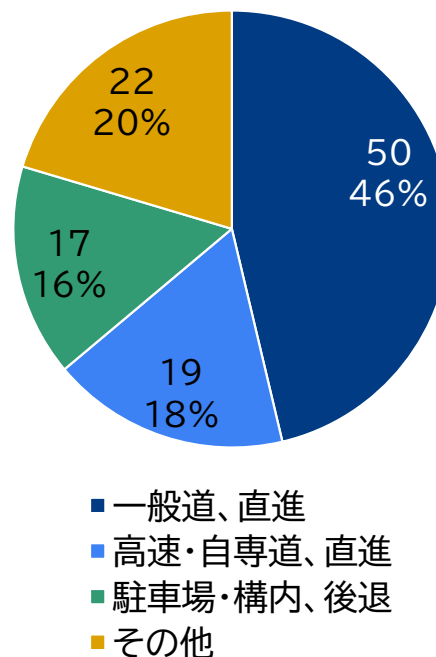
飲酒のタイミング



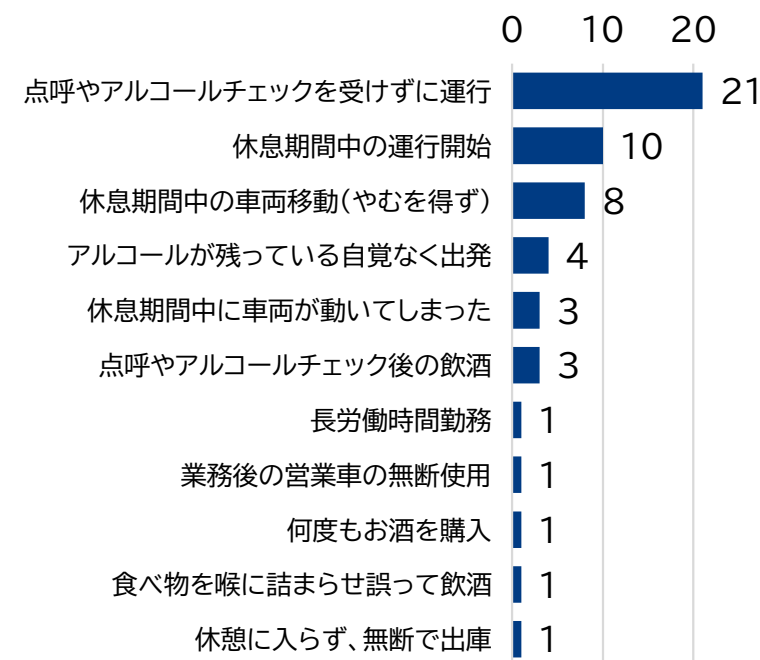
点呼の実施状況



事故時の走行等の態様



飲酒運転に関連して特筆すべき事項





飲酒運転防止を目的とし、

- 1章: 飲酒運転防止対策の必要性
- 2章: 事業者による運転者へのアルコール依存症の把握
- 3章: スクリーニング検査※
- 4章: アルコール依存症検査※における事業者の対応

について記載。飲酒傾向の強い運転者への対処についても具体的な方法を掲載。

国交省HPにて公開中のほか、業界団体を通じて周知。



改正後自動車事故報告書裏面(抜粋)

☆氏名	姓	名	年	月	日
☆年齢	年齢	性別	年	月	日
☆本務・臨時の別	1 本務	2 臨時			
☆自動車運送事業に就く者として勤務している者	☆事故日以前1ヶ月間に出勤しなかった日数				日
☆業務開始から事故発生までの乗務時間及び乗務距離					時間 km
☆最近出勤しなかった日から事故日までの乗務日数及び乗務距離の合計					日 km
損害の程度	1 死亡	2 重傷	3 軽傷		
シートベルトの着用状況	1 着用	2 非着用	3 非装備		
☆ 交替運転者の配	1 有 (交替後の乗務時間及び乗務距離)	2 無			km
☆ アルコール依存症のスクリーニング検査の受診状況	1 有 (最近の受診年月日)	2 無			年 月 日
☆ 飲酒の時点及びその飲酒量	1 運行前 (飲酒量)	2 運行中			
☆ 過去3年間の事故の状況	(過去3年間の事故件数)				年 月 日 件
☆ 過去3年間の道路交通法の違反の状況	(過去3年間の違反件数)				年 月 日 件
☆ 過去3年間の適性診断の受診状況	1 有 (最近の受診年月日)	2 無			年 月 日
☆ 最近の健康診断の受診年月日	(最近の受診年月日)				年 月 日

※自動車事故報告規則を令和6年10月に改正し、検査の実施状況の報告を求める。
(令和7年4月1日より施行)

(2) アルコール依存症の症状

現時点で離脱症状がなくても、多量飲酒を続けていると耐性が上がり、アルコール依存症を発症する危険性があります。

1. 渴望



- ✓ 仕事中でも酒の事ばかり考えている
- ✓ 仕事中でも飲んでしまう
- ✓ 仕事が終わったら1人でも必ず飲みに行く
- ✓ 隠れてでも飲んでしまう
- ✓ お酒が手元ないと不安
- ✓ お酒のためなら面倒くさがらずに出かけられる

2. 飲酒行動のコントロール不能



- ✓ いつも泥酔するまで飲んでしまう
- ✓ 休肝日と決めても飲んでしまう
- ✓ 飲み始めたら止まらない
- ✓ 前もって決めていた量以上に飲んでしまうことがしばしばある(たとえば2杯までと決めていたのに3、4杯飲んでしまう)

アルコール依存症が疑われる症状を紹介！

(3) 事業者として気を付けておくべきこと

アルコール依存症になると、飲酒をコントロールできなくなるため、運行途中の休息期間中でも、飲みたい気持ちを抑えられず、飲酒をしてしまうことが考えられます。

事業者としては、以下のようなケースについても気を配る必要があります。

仮眠前の寝酒で飲むケース



食事休憩で飲むケース



荷卸し後、帰社前に飲むケース



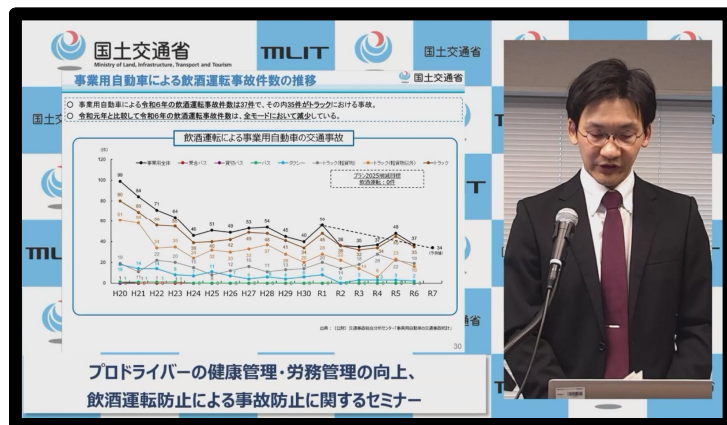
事業者として気を付けるべきこと、
飲酒問題への不適切な対応例についても解説！

自動車運送事業における飲酒運転防止対策

- 令和8年2月に「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナー」を開催し、飲酒運転防止対策を含む各運送事業者の取組み等について紹介
- より多くの事業者・運転者に飲酒運転防止対策の取組を周知するため、令和6年に作成した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の概要版と概要動画を作成

プロドライバーの健康管理・労務管理の向上による事故防止、飲酒運転防止に関するセミナー

- 事業者の取組み状況についてのもっと知りたいとのお声があったため、事業者事例報告を例年より多くした
- すべての講演内容で9割を超える参加者から、業務への活用について「大いに活用できる」「一部活用できる」とのお声を頂いた



セミナーの
アーカイブ配信



動画リンク
(国交省youtube)

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/health/r7_seminar.html

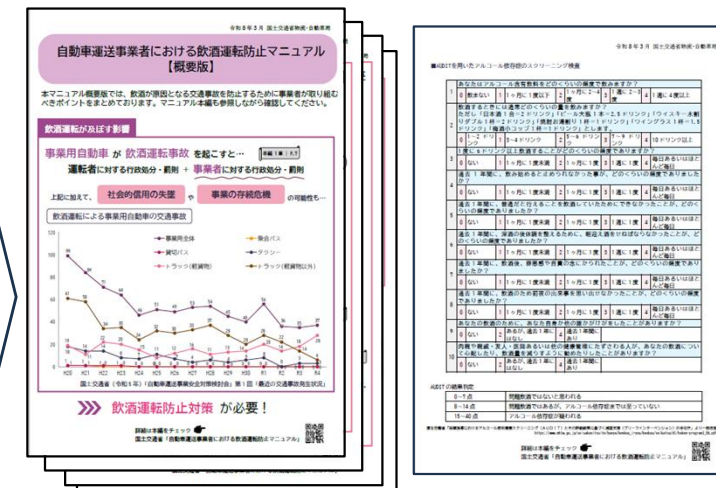
飲酒運転マニュアルの概要版・概要動画の作成

マニュアル概要版

- 飲酒運転防止のポイントを4ページでまとめ、マニュアル本体の関連ページを併記。
- また、飲酒傾向を把握するためのスクリーニング検査表もつけ、スクリーニング検査の受診を推奨。



全30ページ



概要4ページ＋スクリーニング検査表の構成

■ 酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化（トラック、バス、タクシー）

（従前）

- 酒酔い・酒気帯び運行の業務 初違反 100日車 再違反 200日車
- 処分日車数による行政処分に加え、14日間の事業の停止処分を付加（①、②に該当する場合）
 - ① 酒酔い運転、酒気帯び運転又は薬物等使用運転を行った場合
 - ② ①の違反行為を命じ、又は容認していたとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合

併科

（新設）

- 飲酒運転防止に係る指導監督義務 初違反 100日車 再違反 200日車
（酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る飲酒運転防止に関する指導について、明らかに実施されていることを指導記録により事業者が証明した場合を除く。）



併科

（従前）

- 処分日車数による行政処分に加え、7日間の事業の停止処分を付加（①、②に該当する場合）
 - ① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を伴う重大事故を引き起こしたとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合
 - ② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合
- 処分日車数による行政処分に加え、3日間の事業の停止処分を付加（①、②に該当する場合）
 - ① 救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、酒気帯び運転を行ったとして都道府県公安委員会から道路交通法通知等があった場合
 - ② ①の違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合

※ 上記指導監督違反に加えて、酒酔い・酒気帯び運行の際に点呼未実施についても、違反行為として新設

（新設）

- 飲酒運転防止に係る点呼実施義務 初違反 100日車 再違反 200日車
（酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合。ただし、当該運転者に係る点呼について、明らかに実施されていることを点呼記録により事業者が証明した場合を除く。）

1. 最近の事故発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2030
3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。

運行管理者



運転者

対面点呼の様子

ICTの活用による高度化

遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して、**遠隔**で点呼を実施

<主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

運行管理者



運転者

遠隔点呼のイメージ

自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に点呼時の確認、指示項目の一部又は全部を代替させて点呼を実施

<主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

点呼支援機器

自動



運転者



点呼

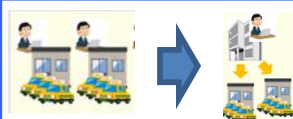
+



運行管理者

自動点呼のイメージ

運行管理業務の
一元化



高度な機器を使用し、運行中の**他営業所の運転者**に対する**運行指示**を実施

<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について

事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の制度化に向け、告示※¹を令和7年4月末で改正。
改正内容は、運行管理高度化WGのWEBサイトを参照※²。



※¹ 対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示(令和7年国土交通省告示第347号)

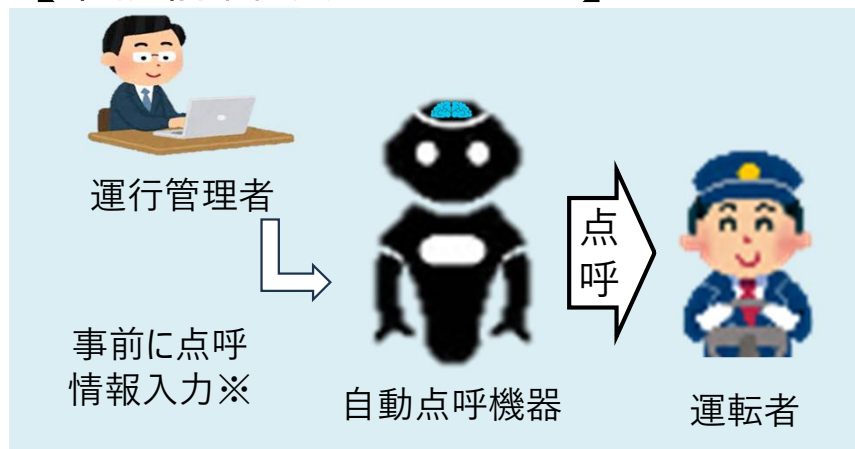
※² 令和6年第3回運行管理高度化WG 参考資料1及び2 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html

【事業者間遠隔点呼イメージ】



- ・管理の受委託契約を締結し、事前に事業者間遠隔点呼の実施に当たり必要となる事項の情報共有を行うこと
- ・事前に**管理の受委託申請**を行い、地方運輸局長から許可を得ること
- ・事前に管轄の運輸支局へ**事業者間遠隔点呼の実施届出**を行うこと
- ・異常が生じた場合は委託元に連絡し、運転者等が属する運行管理者が適切な措置を講じること

【業務前自動点呼イメージ】



- ・**国土交通省の認定を受けた機器を使用**すること
- ・事前に管轄の運輸支局へ**業務前自動点呼の実施届出**を行うこと
- ・運行管理者等は事前に業務前自動点呼の実施予定を機器に入力すること
- ・異常が見られた場合は自動点呼を中止又は中断し、運行管理者が適切な措置を講じること

遠隔点呼機器の構成例（遠隔点呼は要件に合致する機器を使用すること等を届出することで実施可能）



※体温計、血圧計は事業者により選択可能

自動点呼機器の構成例（自動点呼は国交省の認定を受けた機器を使用すること等を届出することで実施可能）



令和8年8月末時点で業務前自動点呼機器28機種、業務後自動点呼機器33機種について認定済み

- 認定を受けた自動点呼機器を国交省HPにて公開中
- 令和8年8月末時点で業務前自動点呼機器28機種、業務後自動点呼機器33機種について認定済み（随時更新）

3. 認定を受けた自動点呼機器一覧



一覧ページ
へのリンク

○認定を受けた業務前自動点呼機器一覧

認定番号	申請者・製作者	業務前自動点呼機器の名称（製品番号）	認定日	点呼の被実施場所
JM25-001	株式会社NPシステム開発	AI点呼システム（TNK-NBSYS / TNK-DBSYS）	2025年8月8日	営業所又は車庫に限る。
JM25-002	東海電子 株式会社	e点呼セルフ Typeロボケービー	2025年8月8日	営業所又は車庫に限る。
JM25-003	株式会社アネストシステム	Business Support System(BSS) : 業務前後自動点呼機能	2025年8月18日	営業所又は車庫に限る。
JM25-004	株式会社ウイズ	タブレット自動点呼「kenco(ケンコ)」	2025年8月20日	事業用自動車内、待合所、宿泊施設その他これらに類する場所含む
JM25-005	中央矢崎サービス株式会社	自動点呼システム「SAN点呼」TH-01	2025年9月5日	営業所又は車庫に限る。
JM25-006	サンコーテクノ株式会社	ALCFaceAir	2025年9月24日	営業所又は車庫に限る。
JM25-007	株式会社NPシステム開発	AI点呼システム（TNK-NBSYS / TNK-DBSYS） モバイル点呼システム（MLC-MATSYSSP）	2025年10月7日	事業用自動車内、待合所、宿泊施設その他これらに類する場所含む

■概要などの詳細情報は[こちら\(pdf\)](#)

○認定を受けた業務後自動点呼機器一覧

認定番号	申請者・製作者	業務後自動点呼機器の名称（製品番号）	認定日	点呼の被実施場所
JG22-001	株式会社ナプアシスト	点呼+ロボット版 unibo（NRTAP200U）	2025年1月29日	営業所又は車庫に限る。
JG23-001	株式会社NPシステム開発	AI点呼システム （TNK-NASYS / TNK-DASYS）	2025年2月3日	営業所又は車庫に限る。
JG23-002	株式会社ナプアシスト	点呼+デスクトップ版（NDKAP200J）	2025年2月27日	営業所又は車庫に限る。
JG23-003	株式会社アネストシステム	BusinessSupportSystem(BSS) : 自動点呼機能	2025年3月24日	営業所又は車庫に限る。
JG23-004	株式会社ウイズ	タブレット自動点呼「kenco(ケンコ)」	2025年3月21日	事業用自動車内、待合所、宿泊施設その他これらに類する場所含む
JG23-005	株式会社ナプアシスト	点呼+ロボット版 Kebbi（NRTAP200K）	2025年8月15日	営業所又は車庫に限る。
JG23-006	東海電子株式会社	e点呼セルフ Typeロボケービー	2025年6月30日	営業所又は車庫に限る。
JG23-007	中央矢崎サービス株式会社	自動点呼システム「SAN点呼」TH-01	2025年9月11日	営業所又は車庫に限る。

遠隔点呼・自動点呼等を始めるには

遠隔点呼・自動点呼の要件を満たした機器を準備し、施設環境要件を満たしたうえで、**営業所を管轄する運輸支局へ届出**することで当該点呼の実施可能

提出様式公開先 → https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html



(1) 運送事業者向け提出資料

名称	提出先	提出期限	様式
遠隔点呼の実施に係る届出書	当該点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等 ※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください ※すでに実施している営業所において、被実施営業所等が追加される場合は、実施営業所は被実施側営業所等を追加する旨を「変更届出書」に記載して、実施側管轄営業所へ変更届出書を提出してください	当該点呼実施予定日の原則10日前に提出	■旅客(別紙3) ■貨物(別紙7)
遠隔点呼申請書	遠隔点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等	変更の実施に先立ち提出	■旅客(別紙4)
遠隔点呼の終了に係る届出書	遠隔点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 ※実施側、被実施側双方の管轄運輸支局等に提出してください	終了しよ	運輸支局への提出様式
事業者間遠隔点呼に係る業務の管理受委託許可申請書	事業者間遠隔点呼を実施しようとする受託営業所を管轄する運輸支局長等	事業者間遠隔点呼を行う2か月前まで	■別添1
事業者間遠隔点呼に係る業務の管理受委託事項変更届出書	事業者間遠隔点呼を実施している受託営業所を管轄する運輸支局長等	変更が生じてから15日以内	■別添2
		委託契約を終了してから15日以内	■別添3
			■モデル契約書 ■モデル細目
自己点検表(事業者間遠隔点呼)	—	—	■自己点検表
自動点呼の実施に係る届出書	自動点呼を実施しようとする営業所を管轄する運輸支局長等	自動点呼実施予定日の原則10日前に提出	■旅客(別紙6) ■貨物(別紙10)
自動点呼の変更に係る届出書	自動点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等	変更の実施に先立ち提出	■旅客(別紙7) ■貨物(別紙11)
業務前・後自動点呼申請書	自動点呼を実施している営業所を管轄する運輸支局長等 ※運行管理業務の一元化を実施しようとしている集約営業所、	終了しようとするとき、遅滞なく提出 当該運行管理業務の一元化実施予定日の	■旅客(別紙8) ■貨物(別紙12)

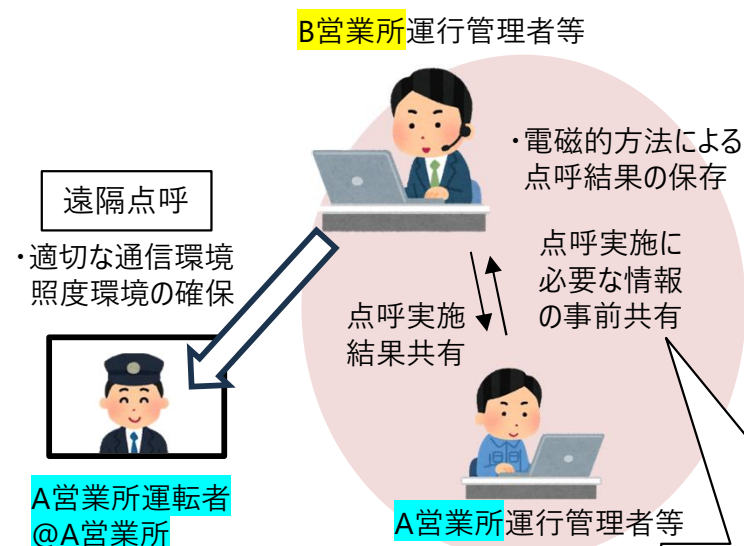
(2) 運送事業者向けチェックリスト、参考情報

点呼方法	参考様式
遠隔点呼	■実施時の遵守事項 ■機器システムの要件 ■施設環境要件
業務前自動点呼	■実施時の遵守事項 ■機器システムの要件 ■施設環境要件
業務後自動点呼	■実施時の遵守事項 ■機器システムの要件 ■施設環境要件

遠隔点呼・自動点呼の要件チェック!

- 遠隔点呼を実施している実施営業所間（事業者間）において、運転者が他営業所で業務を開始又は終了する場合に、遠隔点呼機器による本人確認、情報共有及び記録保存機能等を活用することを前提として、他営業所の運行管理者等が実施する対面点呼を、遠隔点呼として取り扱う制度改正を行った。
- 当該点呼を実施する場合、他営業所のアルコール検知器を用いることが可能。

遠隔点呼

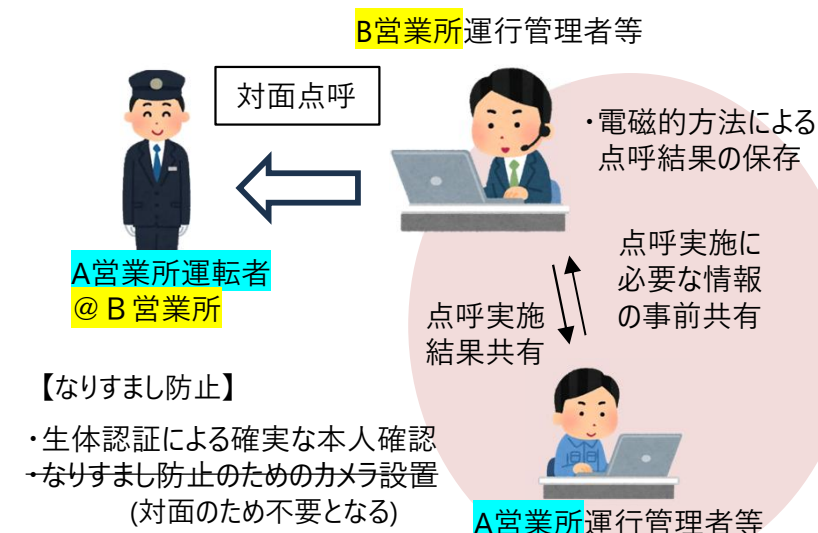


【なりすまし防止】

- ・生体認証による確実な本人確認
- ・なりすまし防止のためのカメラ設置

対面点呼が実施可能な場合

他営業所運行管理者等による対面点呼



【なりすまし防止】

- ・生体認証による確実な本人確認
- ・なりすまし防止のためのカメラ設置
(対面のため不要となる)

遠隔点呼で共有すべき内容

- イ 運転者等の日常の健康状態
- ロ 運転者等の労働時間
- ハ 運転者等に対する指導監督の記録
- ニ 運行に要する携行品
- ホ 乗務員等台帳の内容
- ヘ 運転者等に対する過去の点呼記録
- ト 運行に使用する事業用自動車の整備状況

概要

- 令和6年4月、同一事業者内における運行管理業務の一元化について実施を可能とする制度化を実施。
- 今後、従前の営業所における運行管理者の最低人数のルールを守りつつ、運行管理業務の一元化を前提に、被集約営業所に選任されている運行管理者等を集約営業所においても選任可能な検討する。

従前の運行管理

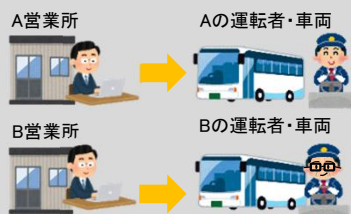
【点呼】

運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に原則対面で点呼を実施



【運行指示、労務管理等】

運行管理者が同じ営業所に所属する運転者に対し、運行指示等を実施



【遠隔点呼の実施】

運用中

ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする



【運行指示者の一元化】

運用中

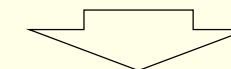
運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



現在

運行管理業務の一元化 (同一事業者内)

運用中



集約営業所



【運行管理業務の一元化の概要】

- 届出を行うことにより事業者は、複数の営業所の運行管理業務を、集約営業所で一元管理することを可能とする。
- 運行管理業務の一元化は、事業の種別ごとに実施すること。
- 集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、集約営業者が管理する事業用自動車の総数に加え、対象となる被集約営業所が管理する事業用自動車の総数を足し合わせた数に必要な人数とする。
- 被集約営業所に必要な運行管理者の選任数は、被集約営業所が管理する事業用自動車の台数に応じた人数とする。

【選任数の現状】

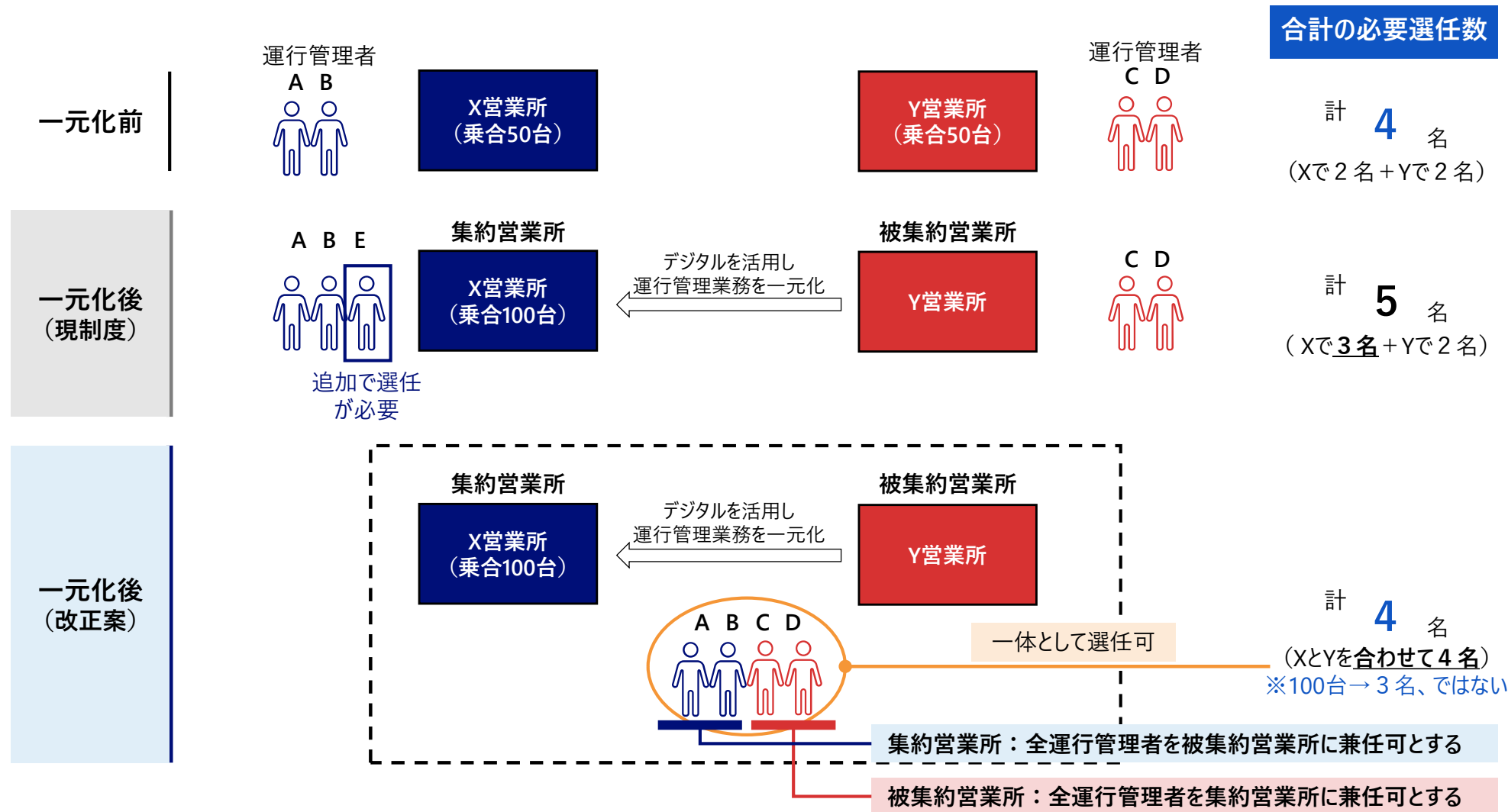
運行管理業務を一元化し、効率化することで、運行管理者の業務負荷低減を狙っているが、本制度の活用で全体の運行管理者の選任数が増える。



運行管理業務を一元化した場合においても運行管理業務の責任は被集約営業所の運行管理者に帰属すること、また、非常時には被集約側で運行管理業務を行うことを求めることから被集約営業所においても運行管理者の選任は必要。一方、通常時には人が余ることになり、非常時の体制を確保したうえで、被集約営業所の運行管理者を柔軟に配置ができるよう要望あり。

集約営業所及び被集約営業所の運行管理者の取扱い変更案

- 集約営業所と被集約営業所を一体とみなし、全運行管理者の相互の営業所での兼任を認めるよう変更する。
- この場合、非常時には各営業所で（被集約側においても）運行管理業務を行う必要があるため、各営業所には一元化前の車両台数に基づく選任が必要という点は維持する。



(各営業所の運行管理業務に責任を有する統括運行管理者は明確にしておく)

1. 最近の事故発生状況
2. 事業用自動車総合安全プラン2030
3. 健康起因事故防止に向けた取り組みについて
 - (1) 健康状態に起因する事故報告の状況
 - (2) 健康管理に関する取り組み
 - (3) 健康管理に関する規制の強化
4. 飲酒運転防止に向けた取り組み及び規制の強化について
5. ICTの活用による運行管理の高度化について
6. 事業用自動車事故調査委員会、その他

事業用自動車事故調査委員会

経緯

- 平成 11 年運輸技術審議会・答申を受け、平成13年度から有識者による「交通事故要因分析検討会」を設置。
- 平成 20 年の運輸安全委員会設置法改正時の附帯決議等において、「法施行 5 年後において、業務範囲に自動車事故を加えるなど、運輸安全委員会の在り方について検討する」とこととされた。
- 平成 26 年 6 月より、事業用自動車の重大事故の事故要因の調査分析と再発防止対策の提言を目的に、「交通事故総合分析センター」を事務局とした各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置。
- 軽井沢スキーバス事故をはじめ 67 件の事業用自動車の重大事故について、調査報告書を公表済み。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

吉田 裕	関西大学社会安全学部 教授
今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田切 優子	東京医科大学 医学部医学科公衆衛生学分野 講師
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、日本大学 客員教授
首藤 由紀	株式会社社会安全研究所 代表取締役 所長
廣瀬 敏也	芝浦工業大学工学部 教授
小川 和久	東北工業大学 総合教育センター 教授
余村 朋樹	公益財団法人大原記念労働科学研究所 主任研究員

- 社会的影響が大きい事故等については、事故調査委員会による特別な調査、要因分析を実施し、再発防止策の提言を行っている。
- 提言された再発防止策を参考に、自社の運行管理に活用し、事故防止に役立てていただくとともに、今後、優良な取組事例などについて情報を把握することを検討しており、その際には、情報提供等のご協力をお願いしたい。

高齢運転者 タクシーの追突事故

漫然運転による前方不注視
前方を走行中のバスに追突

大阪市淀川区
令和4年12月2日
11時49分頃

事故概要

空車のタクシーが、大阪市淀川区の府道41号線を十三方面に向け走行中、前を走る乗客バスに追突。
この事故により、タクシーの運転者が死亡し、大型乗合バスの運転者も軽傷を負った。

事故の状況

走り慣れた道路での漫然運転による前方不注視に加えブレーキとアクセルペダル踏み間違い

タクシーが、大阪市淀川区の府道41号線の三津屋跨線橋付近を十三方面に向けて空車により運行中、前を走る大型乗合バスに追突した。
運転者は走り慣れた道路での漫然運転により、ブレーキ操作をせずアクセルペダルを踏み続け、減速することなく追突。追突後もタクシーは、左に斜走し道路脇のマンションの外壁に衝突して停止した。この事故により、タクシーの運転者が死亡し、大型乗合バスの運転者も軽傷を負った。



状況図

大阪府道41号線 三津屋跨線橋付近 (大阪市淀川区)



原因

①漫然運転による前方不注視とペダルの踏み間違い及び不適切なシートベルトの装着

■ 普段から走り慣れた道路であり、漫然運転による自車前方の動静注視を怠った。漫然運転の結果、今、踏んでいるペダルがどちらかわからなくなる。あるいは、逆のペダルを踏んでいると思い込む等の心理的現象により踏み間違いが生じ、また、視力が免許基準を下回るほど低下していたにもかかわらず、免許の条件となっている眼鏡等を使用していなかったことから前方のバスを認知するのが遅れ、気持ち混乱した結果、高齢者特有の行動コントロール機能の衰えにより、更なるペダルの踏み間違いを誘発した可能性が考えられる。なお、点呼時に免許条件（眼鏡等）を確認していたが、普段の運転時にも装着しているかは確認していなかった。

■ シートベルトが緩んだ状態で固定されていたことで、シートベルトやエアバッグの効果が十分発揮されず、被害の程度が大きくなったものと推定される。

視力1.0

視力0.8

視力0.3



視力の違いによる見え方の違い

②指導・監督体制の不備による安全意識欠如

■ 高齢運転者を含む運転者の身体的、心理的特性的変化や、運転特性が運転に多大な影響を与えることに関しての必要な指導を実施していなかった。

■ 免許の条件となっている眼鏡等の使用について、当該運転者の条件違反の運転を把握できていなかったことなど、安全運行のための取組みが不十分であったために、適切な指導・監督が実施されていなかった。

■ シートベルトの不適切な着用等、安全運行の徹底に係る指導・監督が不十分だったことから、社内全乗員の安全運転意識が醸成されていなかった。

再発防止策

★適切な運行管理

■ 事業者自らが法令遵守や安全最優先の原則を徹底するべく主体的に取組み、安全運転意識を社内へ共有、浸透させること。

■ 視力の低下や視力障害などの疾患が、運転上大きな危険をはらんでいることを認識し、眼鏡等の装着が必要な運転者には、点呼時に眼鏡の所持を確認するだけでなく日頃よりドライブレコーダー映像を確認するなど、適切な運転状況にあることを確認すること。

★適切な指導・監督

■ 高齢運転者については、身体的・心理的特性的変化が運転に多大な影響を与えることを認識させるべく、事故事例を紹介するなど理解促進の手法を工夫し、指導を実施すること。

■ 運転者本人が意図しない装置の誤操作は、漫然運転の結果として発生することから、注意力の維持や集中力の低下を最低限に止めることが必要であることを強く指導すること。

■ 日頃から運転者との良好なコミュニケーションの体制を維持し、状況を見極めながら、専門医への受診等を指導するなど適切な健康管理を行っていくこと。

■ シートベルトの適切な装着は、事故発生時の身体への被害を軽減するために必要な装備であることを強く啓発するとともに、正しい装着方法について指導を徹底すること。

■ 適性診断を定期的に受診させ、運転特性を理解させることにより、安全な運転方法を自ら考え、実践するよう指導すること。

事業用自動車事故調査委員会について

「事業用自動車事故調査委員会」は、平成26年（2014年）6月24日に設立された事業用自動車に関わる重大事故について、その原因を分析し、再発防止策を提言するための事故調査機関。

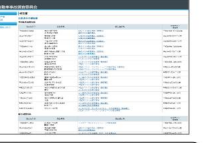
概要

● 人間工学、労働科学、健康医学、自動車工学、交通工学、道路工学などの専門知識を有する者で構成
● 毎年4回開催し、報告書について審議

【委員会の様子】

【調査事例】

【公表の状況】



経井沢スキーバス事故
※ 国土交通省ウェブサイトから

● 特別重要調査対象事故：19件
重要調査対象事故：47件

経緯

● 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性のあるより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。

● 国土交通省は平成26年（2014年）6月、（公財）交通事故総合分析センターを事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事業用自動車の重大事故について事故要因の調査分析を行っている。

事故調査の流れ



事業用自動車事故調査委員会委員名簿

酒井 博
公益財団法人大原記念労働科学研究所 所長
研究員
今井 猛
法政大学法科大学院 教授、弁護士
小田 俊子
東京医科大学医学部医学科公衆衛生学分野 講師
久保田 尚
埼玉大学大学院 理工学研究科 名誉教授、
日本大学 客員教授
首藤 由紀
株式会社社会安全研究所代表取締役 所長
吉田 裕
関西大学社会安全学部 教授
廣瀬 敏也
芝浦工業大学工学部 教授

事業用自動車事故調査委員会

 <https://www.mlit.go.jp/okushin/okushin-report.html>

各分野の専門家から構成された事業用自動車事故調査委員会では、交通事故の発生による被害の軽減を図るため、事故原因の調査分析を行い、再発防止策を提言しています。ホームページをご覧ください。

 国土交通省

「加齢に伴う身体・心理的特性的変化に対する認識」及び「適切な健康管理」の重要性
～タクシーの追突事故から得た教訓～（令和7年9月5日公表）

事故調査に基づく安全啓発について

- 事業用自動車にかかわるプロドライバーや事業者など、より広く調査報告書の事故事例を周知し、事故削減に向けた安全意識の醸成を狙い、事故調査委員会ですでに調査報告書として公表した事故をもとにしたマンガ形式冊子、動画を作成。

啓発マンガ ～THE CASE STUDY その時、ドライバーに 何が起こったのか～



出典：事業用自動車事故調査委員会

啓発動画



「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)を踏まえた改正物流法の施行による軽貨物事業者の安全対策の強化並びに「総合物流施策大綱」(令和8年3月31日)等を踏まえた監査体制の強化及びデジタル式運行記録計の装着率向上施策等、貨物自動車運送事業の安全対策の強化を実施。

軽貨物事業者の安全対策の強化

(物流政策パッケージ抜粋)

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、**軽トラック運送業における安全対策を強化**する。

軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



トラック事業者の安全対策の強化

(総合物流施策大綱 抜粋)

- トラック等の事業用自動車に係る事故の削減に向けて、マニュアル等を通じた更なる**安全意識の醸成や監査体制の強化等**を行い、自動車運送事業における輸送の安全の確保を図る。
- さらに、デジタル式運行記録計の将来的な義務付けも視野に入れつつ強力な普及促進を図るため、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」において設定した普及目標の達成に向けて、運送事業者の費用負担の軽減や装着意義の理解向上などの装着率向上策を講じるとともに、2027年まで、毎年トラック運送事業者等に対してフォローアップ調査を実施した上で、義務化の可否等を検討していく。
- さらに、運行管理者の業務負担の低減に向けて、**引き続き遠隔点呼・自動点呼の普及促進を図る**とともに、同一事業者内と業態・事業者をまたいだ**運行管理業務の一元化**について、安全性の確保を前提としつつ、更に運送事業者が活用しやすい制度とするための方策を検討する。

実施事項

- ・ 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け
- ・ 業務記録の作成・保存の義務付け
- ・ 事故記録の保存の義務付け
- ・ 国土交通大臣への事故報告の義務付け
- ・ 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け
- ・ 軽貨物事業者向けリーフレットの作成・周知

実施事項

- ・ デジタル式運行記録計の装着義務化に向けた検討
- ・ 遠隔点呼制度の運用開始(令和4年7月～)
- ・ 業務後自動点呼制度の運用開始(令和4年12月～)
- ・ 業務前自動点呼制度の運用開始(令和7年4月～)
- ・ 事業者間の遠隔点呼制度の運用開始(令和7年4月～)

- 貨物軽自動車運送事業者における事故の増加を踏まえ、運送事業者、プラットフォーム運営事業者等が一堂に会する「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」を令和5年1月に設置し、貨物軽自動車運送事業の輸送の安全確保に向けた意見交換を実施。
- 令和6年7月に第4回目の協議会を開催し、安全対策案を提示。
- 令和7年4月より、貨物軽自動車運送事業者に対し強化された規制を開始

安全対策

(既存事業者に対しては一部猶予期間あり)

1 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け

- 営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける。
 - ・貨物軽自動車安全管理者講習：貨物軽自動車安全管理者の選任にあたり受講
 - ・貨物軽自動車安全管理者定期講習：2年ごとに受講

2 業務記録の作成・保存の義務付け

- 業務の開始、終了及び休憩の日時等の業務の記録の作成及び1年間の保存を義務付ける。

3 事故記録の保存の義務付け

- 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策等の記録、及びこれらの記録の3年間の保存を義務付ける。

4 国土交通大臣への事故報告の義務付け

- 死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

5 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け

- 運転者として新たに雇い入れた者等特定の運転者への指導・監督及び適性診断の受診を義務付ける。

- トラックにおいて、デジタコの将来的な義務づけも視野に入れつつ、強力な普及促進を図るための方策を検討すべく、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を令和6年2月に設置（物自局側は安政課長ヘッド）
- 同年7月の同会議において、普及目標及び普及策（下記参照）を設定

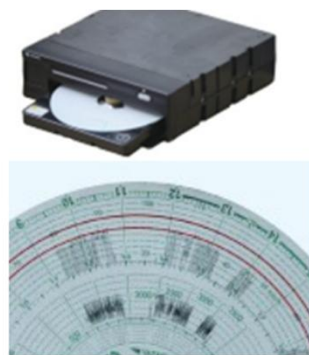
【普及目標】

- 2027年までに85%*と設定。 ※現行の運行記録計の装着の義務付け対象車両における目標

【普及策】

- 運送事業者の費用負担の軽減に向け、現行の補助制度を見直し。
- デジタコの装着意義や操作方法の理解向上を図るため、セミナー開催や啓発動画の制作を実施。
- 2027年まで、トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、普及状況等について毎年フォローアップ調査を実施した上で、義務化の要否等を検討。

アナログ式運行記録計



デジタル式運行記録計



- 毎年度フォローアップを実施（R7年度末時点で約80%（R6年度末と同程度））し、今年度も同様にフォローアップを実施していく予定

デジタコに関する理解向上セミナーの開催

デジタコのさらなる普及促進を図るため、デジタコの機能と効果について理解向上するためのセミナーを、全国10カ所において開催します。

会場では、デジタコメーカー各社がブースを出展し、実際の機器を見て触って確認いただけるほか、「個別相談ブース」を設置し、機種選定や導入コスト、活用可能な補助金など、導入にあたっての課題や疑問について個別にご相談いただけます。

参加費無料、入退場自由ですので、お気軽にご参加ください。

開催概要（北海道会場）

- 日時：令和8年11月27日（金）13:00～16:00
（受付開始 12:30～）※入退場自由
- 会場：北海道トラック総合研修センター 4階 大会議室
北海道札幌市中央区南9条西1-1-10
- 内容：
デジタコ装着の意義と最新の政策動向
デジタコとは？紹介動画上映
デジタコ装着による業務・経営効率化事例の紹介
デジタコメーカーのブース観覧・個別相談受付
- 参加費用：無料
- 主催：国土交通省 物流・自動車局 安全政策課
- 参加方法：
下記URL又は右記の二次元バーコードよりお申し込みください。
<https://select-type.com/ev/?ev=3KizHg9H5tA>
- 問い合わせ：説明会事務局
メールアドレス mlit_digitacho@event-rangers.jp

申込フォーム



実際にデジタコに触れて機能を確認できます！

デジタコに関する理解向上セミナー

～デジタコの機能と効果～

※デジタコ：デジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）の略

日時 令和8年 **11月27日（金）**
13:00～16:00（受付開始 12:30～） **入退場自由**

会場 北海道トラック総合研修センター
4階 大会議室
北海道札幌市中央区南9条西1-1-10

内容

- 1 デジタコ装着の意義と最新の政策動向
- 2 デジタコとは？紹介動画上映
デジタコの機能や活用方法についてご紹介します。
- 3 デジタコ装着による業務・経営効率化事例の紹介
デジタコの活用による業務効率化の事例や、活用可能な補助金・助成金について説明します。
- 4 デジタコメーカーのブース観覧・個別相談受付（自由）
デジタコメーカー各社が出展。
実際の機器についてご確認いただけます。
（（一社）日本タコグラフ製造事業協会会員事業者から複数出展予定）
※現時点での予定となり、変更となる可能性がございます。

会場周辺図

参加申込

申込期間 開催日まで（事前の申し込みが必要です）
※定員になり次第、締め切らせていただきます。

申込方法 下記サイトに、必要事項を記入して送信をお願いします。
参加費は無料です。

申込サイト <https://select-type.com/ev/?ev=3KizHg9H5tA>

問い合わせ先
説明会事務局：
デジタコに関する理解向上セミナー事務局
✉ mlit_digitacho@event-rangers.jp

国土交通省主催

デジタコで何ができるの？
どうやって操作するの？

デジタコ導入のメリットは？

活用可能な補助金・助成金は？
個別相談が可能なブースを設置！

参加費無料！

概要

- 先進安全自動車（ASV）、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

○先進安全自動車（ASV）の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

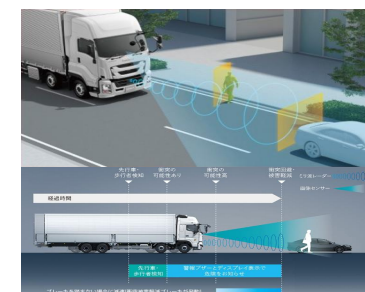
【対象機器】・衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）

- ・ドライバー異常時対応システム
- ・後側方接近車両注意喚起装置
- ・統合制御型可変式速度超過抑制装置
- ・事故自動通報システム
- ・アルコール・インターロック
- ・車輪脱落予兆検知装置
- ・道路標識注意喚起装置
- ・オートレベリング 等

車輪脱落防止検知システム



衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

【補助率】 導入費用の1/2

【対象機器】・遠隔点呼機器、自動点呼機器

・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器等



自動点呼機器



ドライバーの
居眠り感知・警報装置

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

【補助率】 導入費用の1/3、1/2

【対象機器】 デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー（一体型を含む）



通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

評価点	
安全	33
省燃費	42
75	

専用の解析ソフトで分析

○社内安全教育の実施支援

【補助率】 実施費用の1/3、1/2

【対象メニュー】・ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
・貸切バス運転者の実地型研修

専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティング・研修を通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

○健康起因事故防止を推進するための取り組みに対する支援

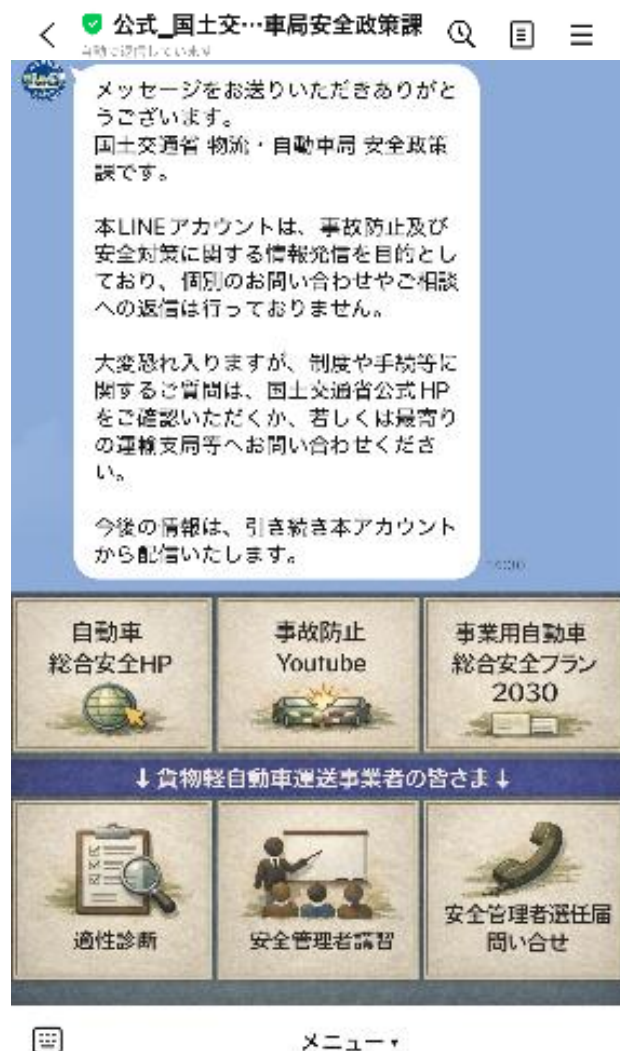
【補助率】 実施費用の1/2

【対象検査】SAS、脳血管疾患、心疾患・大血管疾患、視野障害等のスクリーニング検査

主要疾患を未病段階で発見し治療に繋げることで、健康起因による事故防止を図る。

LINE公式アカウント及び公式Youtubeチャンネルの開設

- 情報提供の充実と利便性向上のため**公式LINEアカウント**及び**Youtubeチャンネル**を開設し、制度情報や安全対策、各種手続きなどをより便利に行えるように取組を行っております。
- 今後、定期的な情報発信や双方向コミュニケーションを通じ、事業用自動車関係者の情報基盤として活用を促進していきます。



友達登録及びチャンネル登録をお願いします！



マニュアルや事故防止のための動画を作成し、「安全政策課公式YouTubeチャンネル」にて、順次公開致しますので、指導・監督等に是非ご活用ください。

- ① ドライブレコーダーの映像を活用した 指導・監督マニュアルの動画【一般公開済み】
- ② タクシー利用者向けのシートベルト着用啓発動画【一般公開済み】
- ③ タクシーの二段階停止の理解を求める啓発動画【一般公開済み】
- ④ タクシーの路上横臥事故防止のための動画【一般公開済み】
- ⑤ 自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル【一般公開済み】
- ⑥ 軽井沢スキーバス事故の風化防止のための動画【一般公開済み】
- ⑦ 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル【一般公開済み】
- ⑧ 貸切バス利用者向けのシートベルト着用啓発動画【公開予定】
- ⑨ トラックにおける特徴的な事故とその対策【公開予定】
- ⑩ 乗合バスの発進時における車内事故防止のポイント【公開予定】



④ドラレコ映像活用動画



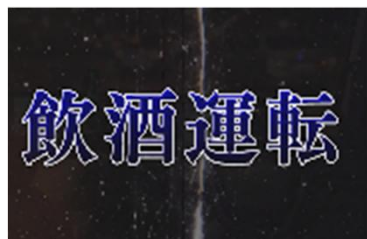
①タクシーシートベルト啓発



②二段階停止啓発



③路上横臥事故防止



⑤飲酒運転防止



⑥軽井沢スキーバス事故 風化防止



⑦健康管理マニュアル



チャンネル登録お願いします！

<https://www.youtube.com/channel/UCpYteCgd3VY2xd6e2XsxZGQ>





動画タイトル：貸切バス事故防止の意識醸成に向けて～悲惨な事故を起こさないために～

- 軽井沢スキーバス事故を風化させず、悲惨な事故を起こさないための教訓啓発動画（約10分）を作成
- 業界関係者だけではなく、貸切バスに関わる全ての方へ啓発を行うために、本動画を研修で流す等随時活用しているところ

国土交通省公式YouTubeにて公開中！



URL

<https://www.youtube.com/watch?v=h9UWaQqycSk>

メールマガジンの配信

- 国土交通省で収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものを情報提供することで、事故防止の取組への活用を目的に、平成21年6月からメールマガジンの配信を開始し、**毎週金曜日に定期配信**。（令和8年8月28日に第877号を配信）
- **購読者数は運送事業者や運行管理者等をはじめとして2万人を突破**。

メールマガジンの登録方法

メールマガジン「事業用自動車安全通信」は、各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として毎週金曜日に配信しています。
国土交通省HPから配信登録をお願いします。

① 国土交通省HPから「自動車」を選択します。



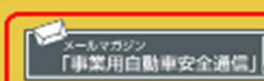
② 自動車のページで「安全・エコな車で走ろう!」を選択します。



③ 「自動車総合安全情報はこちら」を選択します。

◆自動車総合安全情報はこちら

④ 「事業用自動車安全通信」を選択し、配信登録をお願いします。



※ 携帯電話、スマートフォンからの登録はこちら



◆◆◆メールマガジン「事業用自動車安全通信」第877号（R8.8.28）◆◆◆

=はじめに=

このメールマガジンは、国土交通省において収集した事業用自動車に関する事故情報等のうち重大なものについて、皆様に情報提供することにより、その内容を他山の石として各運送事業者における事故防止の取り組みに活用していただくことを目的として配信しています。また、自動車運送事業等における安全・安心確保に関する最近の情報等についてもトピックとして提供していますので、ご活用ください。

=目次=

1.重大事故等情報＝4件（8月21日～8月27日分）

- (1) 法人タクシーの転覆事故
- (2) 大型トレーラによる自家用スクールバスとの衝突事故
- (3) 法人タクシーによる路面電車との衝突事故
- (4) 乗合バスの車内事故

2.トピック

(1) 「見えているから大丈夫」が一番危険。大切なもの、見えていますか？

視野障害対策のリーフレットを作成しました。

（新着情報）

(2) 異常気象時における運行の安全確保の徹底について

（配信日：R8.8.21）

(3) もし、運転中に倒れたら...？健康起因事故対策が、安全・信頼・運転者を守る

～事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル～

（配信日：R8.8.14）

【メールマガジンURL】 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/mailmagazine.html>

ご清聴ありがとうございました。